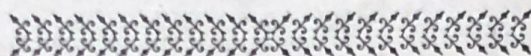
MOTORI MARINI

FUORI - BORDO "EVINRUDE"

I MIGLIORI DEL MONDO - I PIÙ PERFETTI

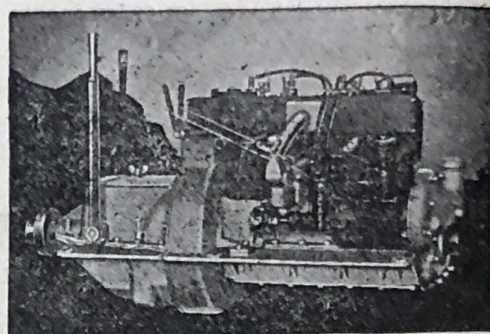
5 Tipi Differenti – Per barche da lavoro, da pesca, da caccia e da diporto – Sono forniti di inversione di marcia, facilitatore di partenza e attacco snodato – Robusti e leggeri

DENTRO - BORDO "EVINRUDE"

2 HP e 5 HP – Per piccole imbarcazioni

GRAY per barche da lavoro, da diporto e Motoscafi

8-10 HP 2 cil. 2 tempi - 12-18 HP 4 cil. 4 tempi - 20-35 HP valvole in testa

SCRIPPS 35-55 HP 4 cilindri 4 tempi - 65-100 HP 6 cilindri 4 tempi

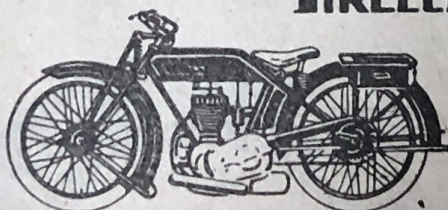
PIERCE-BUDD 18-50 HP 3 cilindri 2 tempi

Cataloghi e prezzi a richiesta - Accessori - Imbarcazioni

CANEPA & MAXIA - Via delle Terme, 75 - **ROMA**

MOTOCICLETTE

BIANCHI

PIRELLI Moto Cord

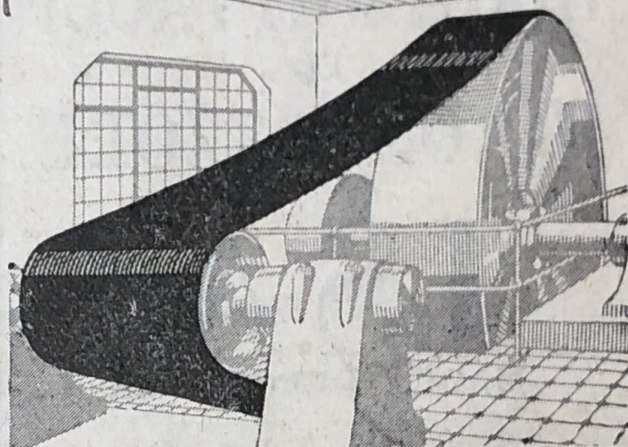
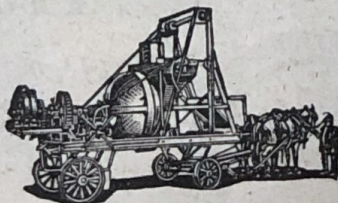
SOC. AN.
EDOARDO BIANCHI
MILANO
VIALE ABRUZZI - 16

AGENZIE IN TUTTE LE CITTÀ DEL REGNO

GUAINE PER MOLLE JEAVONS

Mantengono le vostre balestre in un costante bagno d'olio

BREVETTATA IN TUTTO IL MONDO

Agenti per l'Italia:

Ditta CESARE DE MARCHI - Via S. Franc. da Paola, 43 - TORINO

BETONIERE
IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.

FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO,
MACINAZIONE, ASFALTO ECC.

OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. MILANO
Via Domodossola, 11

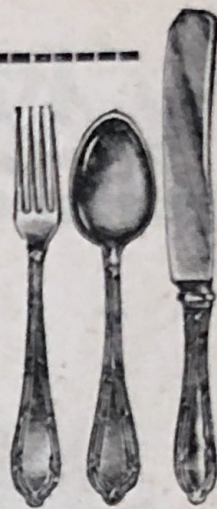
FABBRICA ARGENTERIE DA REGALO

Posaterie massicce, Servizi da Thé, Toilette - Vasellame - Astucci per regali, da Nozze, ecc. Articoli per sport

INGROSSO E DETTAGLIO

Gratis a richiesta Catalogo Generale

CESARE MARINAI - Milano [7]

Via S. M. Beltrade, 1 - Telefono 83-206

SOCIETÀ ANONIMA **BELFIORE - CERNOBBIO**

(Lago di Como)

Fabbrica di fiori artificiali ed ornamentali. - Fabbrica di palmizi e di piante naturali chimicamente preparati

Signore eleganti

se volete dare ai vostri salotti l'impronta della

suprema finezza

ornateli con gli insuperabili fiori della Ditta

Belfiore S. A.

Cernobbio

(Lago di Como)

In vendita presso i principali negozi di tutte le città o direttamente alla Casa.

Si eseguiscono addobbi per Restaurants ed Alberghi

Chiedere cataloghi e listino prezzi.

HÉRION

MAGLIERIE IGIENICHE

ANNO XXXI — Sommario del Fascicolo di Settembre — N. 9

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

TVRISMO NAZIONALE-MOVIMENTO DEI FORESTIERI-PRODOTTO ITALIANO
PROPAGANDA - ALBERGHI - SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXI - N. 9 | Proprietà letteraria ed artistica

| **Settembre 1925**

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)

Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. L. 350,20).

MEZZO MILIARDO DI PAGINE

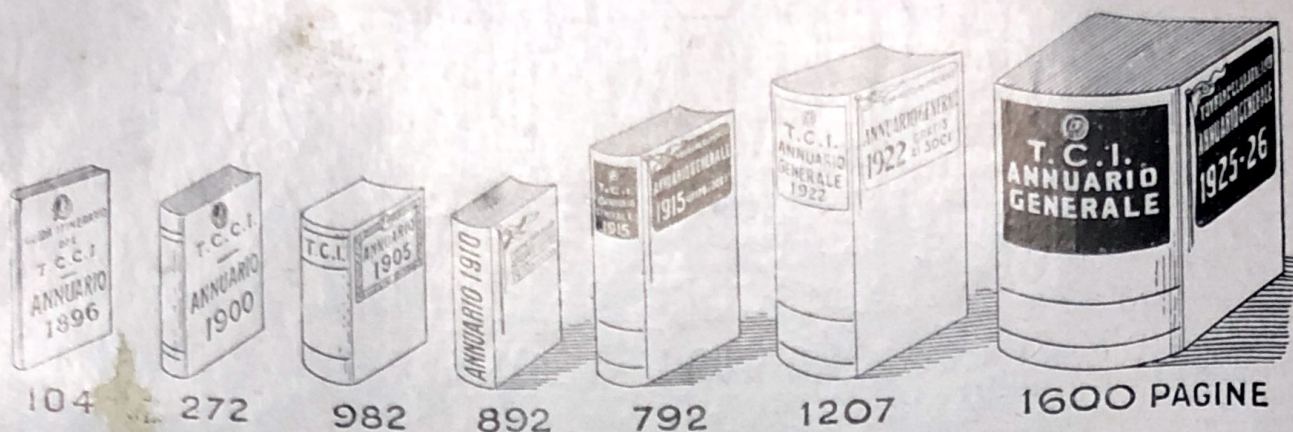
Una nuova grande opera sta per essere data ai Soci del Touring in questo anno di stupefacenti abbondanze.

Dopo gli otto fogli dell'*Atlante Stradale*, dopo la *Guida di Roma* — di cui avremo presto occasione di riparlare dicendo del plebiscitario giudizio che i Soci ne hanno dato — il Touring sta per lanciare l'*Annuario Generale 1925-1926*.

Che cosa sia, in massima, il nostro *Annuario Generale* tutti sanno. Ma rimarranno stupiti di ricevere quello di quest'anno, poco meno che doppio dell'ultimo pubblicato. Sono più di 1600 pagine!

Commisurare il valore di un libro dal numero delle pagine, far cenno della mole, vorrei quasi dire della sua cubatura, anzichè delle sue qualità intrinseche, è formula che parrà grossolana e brutale, ma solo a chi non conosce a fondo i nostri Annuari.

Chi, anno per anno, ne ha consultata la serie, sa bene che ogni pagina è una quintessenza di notizie, sa che lo scrupolo della redazione andò sempre affinandosi e che perciò ragionevolmente si può a priori valutare l'importanza e l'utilità di questo colossale volume proprio in ragione della sua massa, perchè nulla può esservi da eccepire sulla qualità.

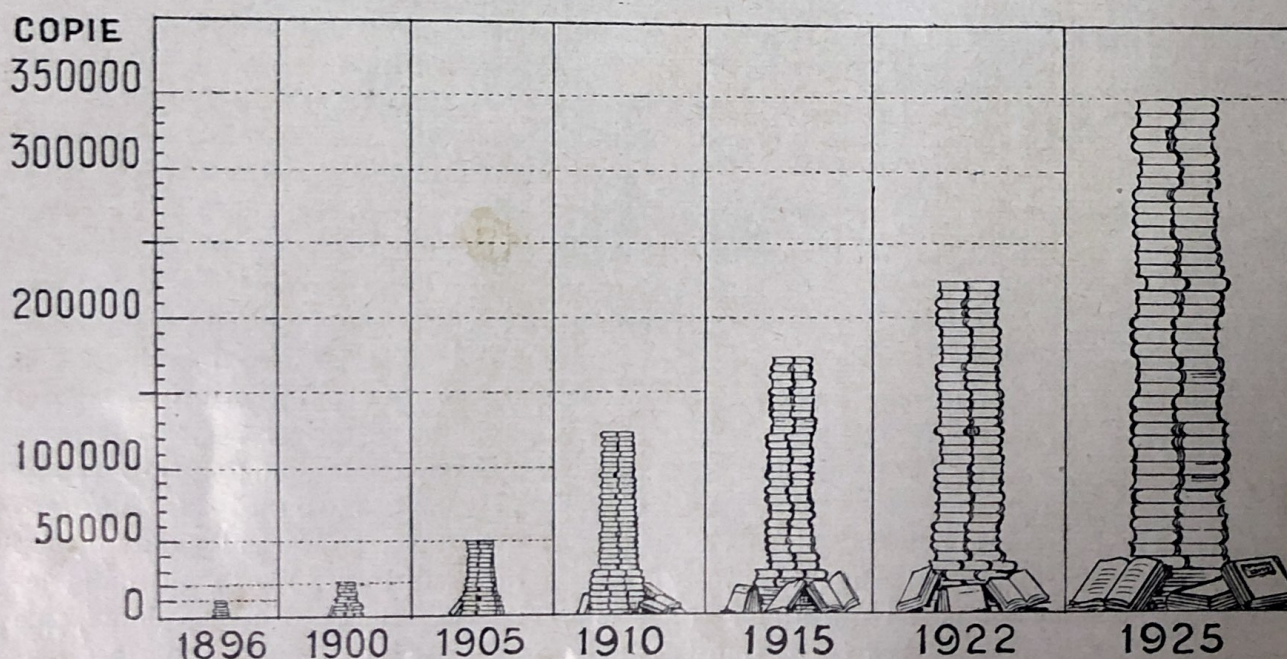
Quest'anno abbiamo ritenuto opportuno di ridurre al minimo le notizie generiche che precedono la parte veramente essenziale: lo indice alfabetico delle località col loro notiziario. Abbiamo così aumentato di un centinaio di pagine la disponibilità per l'indice, ma ciò fu ben lungi dal bastare. Il volume è cresciuto a dismisura, per un semplicissimo motivo che ne costituisce il valore nuovo e sommo: non sono più elencati soltanto i 9148 comuni, ma altresì circa 30.000 frazioni, sino alle minori se non proprio alle minuscole. In complesso, con altre località (500 cimiteri di guerra, 60 valichi montani, 300 rifugi e rifugi-alberghi, 700 luoghi della fascia intorno al confine e delle colonie, 400 dell'America Latina) i punti illustrati ammontano ad oltre 40.000.

COL PROGREDIRE DEGLI ANNI LA MOLE DEL NOSTRO ANNUARIO GENERALE È ANDATA SEMPRE CRESCENDO.

Se avessimo a distendere i fogli di questa fantasticamente grande *prima* edizione di 330.000 copie (ed è certo che sarà seguita da un'altra) coprirebbero quattro chilometri quadrati e mezzo — nove se si contano le contropagine; se volessimo spedire in un solo blocco l'enorme mucchio di carta, occorrerebbe un treno di 27 vagoni da 10 tonnellate; se dovessimo accatastare volume su volume, l'immane ipotetico cumulo sarebbe alto oltre 18 mila metri... più di due volte lo invitto Everest.

Trentatre milioni di fogli di 16 pagine hanno dovuto essere ad uno ad uno piegati a mano (le macchine non servono per pagine con sì piccoli margini). E, ancora prima, 5 milioni di lettere furono battute dai monotipisti e altrettanti caratteri fusi nelle macchine sussidiarie che li gittano e 1600 pagine in lamina di rame uscirono dai bagni di galvanostegia a sostituire i caratteri di piombo antimoniale che non sopportano l'interminabile tiratura senza schiacciarsi.

Un così istruttivo volume merita certo di essere letto dalla prima all'ultima parola. Soltanto dobbiamo prevenire gli appassionati che, supposto che essi sappiano leggere e tradurre i segni convenzionali in ragione di una pagina ogni 10 minuti e durante sette ore al giorno, esclusi i festivi secondo la legge, bisognerà che si dilettino a leggere per 38 giorni consecutivi. Salute!

⁂

L'Annuario non è un romanzo. E nondimeno esso incatena l'attenzione per cento e una ragioni, così ovvie che non le dirò. Basta analizzare le tavole dei segni convenzionali e delle abbreviazioni (a pag. 11) per far-

ECCO IL CRESCENDO DELLE «TIRATURE» DEL NOSTRO «ANNUARIO GENERALE».

si un'idea della miniera di notizie che fornisce.

Un'ispezione nell'Ufficio del Touring per l'Annuario mi fa ritenere che, in media, ogni località è stata corredata da non meno di 10 schede per ricavarne le parziali notizie da esse raccolte. Sono dunque suppergiù, nell'insieme, 400.000 schede. Ma per riempire ciascuna scheda quale la corrispondenza?

Abbiamo un'organizzazione, riportata nell'Annuario, di 3240 Consoli, 1330 Medici, 446 Legali, e, tra gli affiliati: 670 Farmacisti, 1250 alberghi, 620 detentori di benzina, 520 autorimesse, 920 meccanici, 2200 ditte che hanno concesso sconti speciali ai Soci del T. C. I.! Ma per creare quest'organizzazione poderosa di 11.000 corrispondenti vagliati e trascelti, quale fu il lavoro?

È difficile fare un conto anche lontanamente approssimativo del *numero* di notizie date nelle 1600 pagine. Ma analizziamo queste prime tre righe di quanto si riferisce ad Adernò:

ADERNÒ (Catánia, km. 37.4), CI 51 F 3, 56 A 3, alt. 562; 39637, 39765; P^2 T^2 *Telef. RC. Ferr.- Pret.*

— 209 —

AVELLINO (6), CI. 36 E 2-3, alt. 351; 17644-25595; P^1 T^1 *Telef. RC. GF.; Auto* per T^5 alla *Ferr.* 2.5, per Bajano, per Grottaminarda e Ariano di Púglia, per Chiusáno di S. Doménico, Montemarano e S. Ángelo de' Lombardi, per Mercogliano, Pietrastornina, S. Martino Valle Caudina, Cervinara e Rotondi, per Laúro e Nola, e per S. Lucia di Serino; *Mess.* per Ajello del Sábato, per Montefredane e per S. Stéfano del Sole.
C. d'Ass., Trib., Pret.; Diocesi; Distr. Mil. (50).
CC Solimene avv. comm. Camillo, c. Umberto I, 116.
C Capuano avv. Guido, c. Vitt. Em. 5; Madia avv. Enrico, c. Vitt. Eman. 4; Comella Attilio, v. Ferrara.
Capuano avv. Guido (v. *C*); De Marsico avv. Rodolfo, v. L. Amabile. 14.
Uff. Trittici, p. Libertà, 4.
del Leone; del Leopardo,: Colletta; Amabile,; Amodeo F.; Bonito P.: Ficca N.; Jandoli F.: Pacifico G.
* Roma, v. Sapienza, *Telef.* 14, *Cat. B*, cam. 20, l. 40, sc. 5%, sb. 2, wc.
Centrale; Moderno; dei Fiori.
Bagni Giordano A.; Picone F.
* Di Blasio Salvatore, v. Due Principati, 11, sc. rip. 10%, sc. forn. 10 %.
Off. Cooper. del Lavoro.
Ⓑ Urciuoli G.; Romagnoli M.; Russo G.; D'Argenio G.
*[A] Consorzio Soc. Cop., v. Casale, 4, □ 12, ∐ 2 Boxes 2, ⊛ *a.*, sc. rip. 10 %. sc. cust. 5 %.
[A] Soc. Irpina Trasp. Anon. Autom.; Matarazzo e Girardi; Argenio G. ;
Nol. auto Filoni A.; Martignone E.; Trombetta E.; Manfra A.; De Blasio S.; Del Mastro A.; De Concilis F.
Nol. vett. Giordano G.; Jandoli C.; Benevento F.; Giovine L. e P.
Art. fot. Capuano G.; Auciello A.; Maggi R.
Diversi: Cam. di Commercio; Agenz. FF. SS.: Assoc. Nazion. Mutil. Inv. Guerra; *Agenzia priv.* Banca Catt. Sannio.
Banca Italia (Succ.: c. Vitt. Em. 187): *Banco Napoli* (Succ.: c. Vitt. Em. 170); *Comit.* (Agenz. v. Mancini).
Osservatorio meteorologico.

Avena, Papasidero (Cosenza), 206-648.
Avena, Poppi (Arezzo), 112-300: P^5.
Avenale, Cíngoli (Macerata), 120-1805.
Avenale, Genga (Ancona), 62.
Avendita, Cáscia (Perúgia), 297.
Avenes (Afens), Prati (Trento), 218.
Aveno, Treménico (Como), 128.
Aveno, Tribogna (Génova), 356.
Avenone, sede del Comune in fraz. *Villa* (Brescia, km. 44.2), CI. 4 F 6, alt. 780; 300; *Mulatt.* per Forno d'Ono 2 c., da qui *Mess.* per P^2 T^5 *RC.* Vestone 6, indi *Tram elettr.* per Idro e per *Ferr.* Vobarno 13.5.
Avenza, v. Carrara (Massa Carrara).
Averara (Bérgamo, km. 44.6), CI. 4 E 2, alt. 636: 570-573; *Telef.; Auto* per T^5 Olmo al Brembo 3, e *RC.* Piazza Brembana 3.5, indi per Lenna e *Ferr. elettr.* S. Giovanni Bianco 10 e per Valnegra e Branzi (P^2 S. Brigida).
Averara; Commercio; della Pace; Goglio [A]; Ponte.
Passarini P. — [A] Cattaneo A.
Nol. vett. Geneletti G.
AVERSA (Caserta, km. 18.6), CI. 35 E 5, alt. 38: 22692-23815: P^2 T^5 *Telef. RC. GF., Ferr.* 1; *Tram* per Nápoli e per Casal di Principe.
Pret.; Diocesi; Distr. Mil. (103).
C Paolizzi Deodato, v. Seggio 20; Pini Plinio, v. Garibaldi 7.
C.M. Diana cap. Pietro, Distretto Milit.
Berardelli A.; Natale: De Paola; Trecentese.
De Rosa-Mormile; Motta.
* Botta Alboino, v. S. Andrea 4, sc. rip. e forn. 5 %.
Lazzaris; Brusciano (*Nol. auto*).
Ⓑ Luciano. — *Nol. vett.* Baggi Q.
Art. fot. Ruta A.
Diversi: *Banroma* (Fil.: c. Umberto I 44-44 *a*).
Osservatorio meteorologico.
Avesa (Verona, km. 3.7), CI. 12 B 4, alt. 103; 3098-3642; P^3 T^5 *Telef.*; *Mess.* per la *Ferr.* Verona-Caprino 3, indi per *RC. Tram. Ferr.* Verona (Porta Véscovo 2.7).
De Carli T.; Conati C.; Manzotti P.
Cancellieri L. [A]; Zamperi A-
Ⓑ Mantovani A.
Nol. vett. Vignola C.: Biasi C.
Avetrana (Táranto, km. 46.3), CI. 44 C 2, alt. 62; 2422-2541; P^3 T^5

14

ECCO UNA PAGINA DEL NUOVO « ANNUARIO GENERALE DEL T. C. I. 1925-26 ».

Quasi criptografiche, esse si traducono così:

Adernò, capoluogo di Mandamento, in Provincia di Catania, dista dal capoluogo km. 37,4; è segnato nella Carta d'Italia al 250.000 del T. C. I. nei fogli 51 e 56, rispettivamente nei quadratelli F 3 e A 3; l'altitudine della località è di m. 562, la popolazione, secondo il censimento 1921, è, nel centro, di 39.637 abitanti e, compresi gli sparsi, 39.765; vi è ricevitoria postale di prima classe, cioè a orario completo e con tutti i servizi nel limite massimo; vi è ufficio telegrafico con orario prolungato dalle 7 alle 24 da aprile a tutto settembre e dalle 8 alle 24 da ottobre a tutto marzo; vi è stazione di RR. Carabinieri e stazione ferroviaria; è sede di pretura.

Tutto questo è costretto in tre righe di colonna. E le righe sono circa 190.000!

C'è da spaventarsi a pensarci e da rabbrividire se si vogliono calcolare le spese.

Perchè, notate bene: non una parola è copiata nel nostro Annuario: tutto è originale, nuovo, cercato da noi. Potranno esservi errori (ma non troppi!) ma anch'essi, se così li posso chiamare, gloriosi, perchè ine-

GF

5-6 bis C 11-12, alt. 1175;

RC] Fer 0,5 Diess per

Dogana II ord., I classe.

Staz. climatica estiva, staz. idromin.

*Alb. Grauer Bär cam. 25, l. 45 ✕ sc. 10 % pens., sb., wc] termos.; ☐ 6.

Alb. Sassonia;

Diversi: Sorgente solforosa e ferruginosa. — Cure bevanda, bagni. — Stab. Hôt. (alt. 1315, a km. 2,5)

Sesto in Valle

Bagni di S. Candido

Bagni: Stab. S. Candido.

Cimitero di guerra.

LA FOTOGRAFIA DI QUESTA BOZZA, SCELTA A CASO FRA MIGLIAIA, DICE QUALE IMMANE SFORZO SIA COSTATO IL LAVORO DI REVISIONE, AGGIORNAMENTO E INTEGRAZIONE DELLA NUOVA EDIZIONE DELL'« ANNUARIO GENERALE » RISPETTO ALLA PRECEDENTE.

damentali, i risultati ottenuti dallo sforzo. Sinteticamente si può dire che dopo avere scelte fra tante notizie di possibile raccolta quelle più utili e che determinarono lo schema, vennero messe in giuoco le potenti forze del Touring per attuare il programma definito disponendo personale, denaro e influenze in adeguata misura. Personale numeroso, danaro parsimoniosamente adoperato, ma occorso a fiumi per la grandiosità della impresa, influenze renti al fare daccapo, al non voler ripetere nulla senza richiederne prima di nuovo alle fonti più fresche e autorizzate. È incredibile, assolutamente incredibile il continuo mutare delle notizie d'ogni sorta nel dopoguerra.

Un contributo notevolissimo alla redazione dell'Annuario diedero i benemeriti funzionari dell'Ufficio Censimento alla Direzione Generale della Statistica; in particolare il prof. Ugo Giusti che agevolò in ogni modo la raccolta di dati del tutto inediti, giacchè, come è noto, il censimento del 1921 non è stato ancora pubblicato.

Se da un esame superficiale ed estrinseco, « a peso o a volume » dell'Annuario si scende a scrutarne per un momento le intime latebre, non si può non ammirare e non approvare il disegno delle sue solide linee fon-

quali solo il Touring può avere presso privati ed Enti pubblici, che gli aprono generosamente e cordialmente tutte le porte, ben sapendo che l'opera è d'interesse generale.

Quest'Annuario è — come del resto la maggior parte delle pubblicazioni del Touring — uno di quei lavori che — fatti così — non potrebbero essere tentati da privati editori. È uno di quei libri che non fanno concorrenza ad alcuno perchè o li fa il Touring o non li fa nessuno. Se si riflette a quello che può costare la redazione — fatta con lo scrupolo che usa il Touring — se si pensa che solo di composizione e correzione tipografica di cassa e d'ufficio ogni pagina costa suppergiù una quarantina di lire, se si tiene conto che ogni volume pesa colle raffilature e gli scarti circa ottocento grammi (ai prezzi attuali della carta e della posta!) si

UN TRENO DI 27 GRANDI VAGONI MERCI OCCORREREBBE PER TRASPORTARE TUTTA LA CARTA NECESSARIA ALLA STAMPA DELL'« ANNUARIO GENERALE » DEL T.C.I.

comprende che un editore privato dovrebbe, anche per il 30 % di sconto che si deve dare ai librai, assegnare al volume un prezzo iperbolico. Ma i Soci di questa nostra grande « cooperativa » lo hanno gratuitamente!

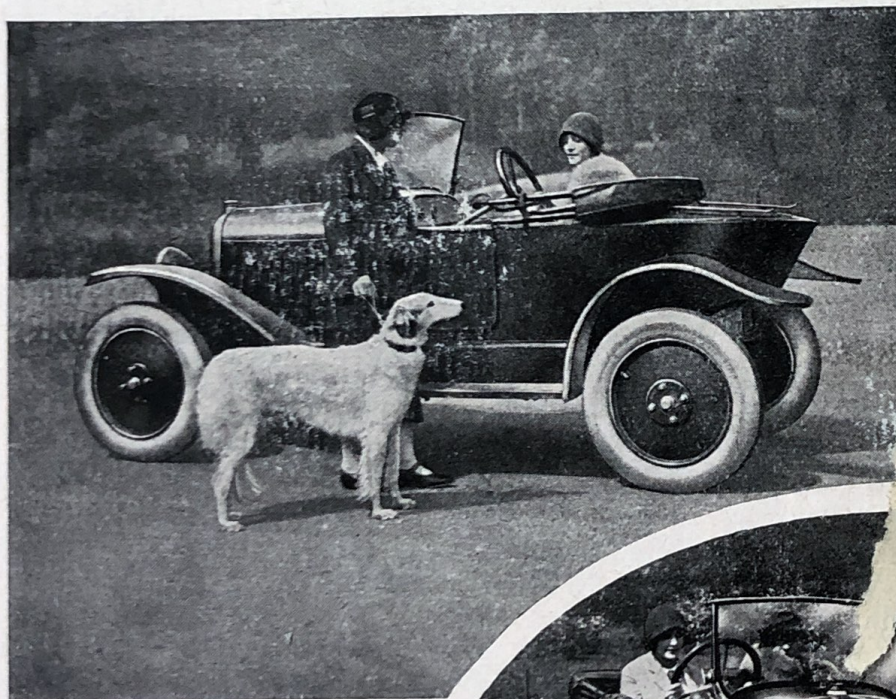
Consoci, l'Annuario fu diretto da un Consigliere, il prof. Giovanni Mira. Rendete onore a lui che vi si dedicò con scienza e coscienza... sebbene redigere l'Annuario non sia precisamente un sollazzo.

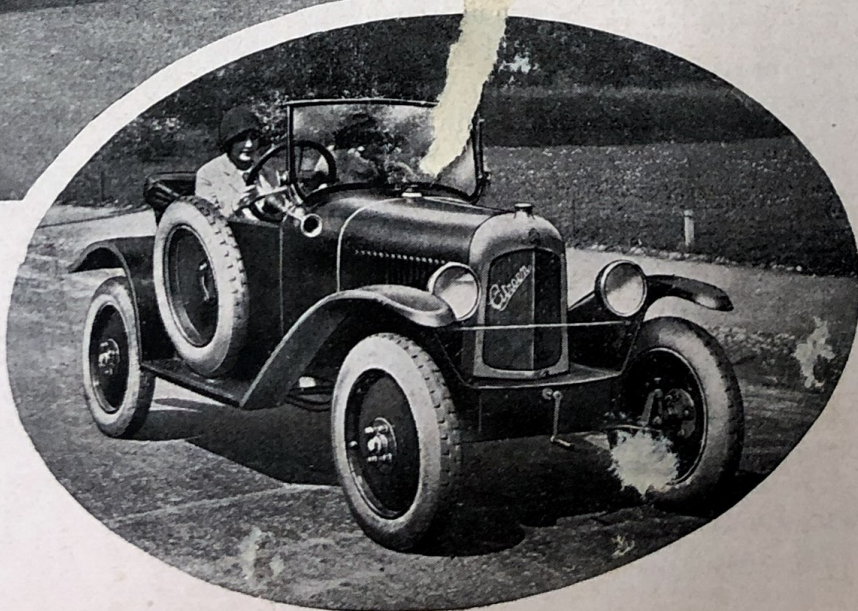
Consoci, la prima pagina dell'Annuario è riservata ad un fervorino insidioso; non fate orecchi da mercante: dice in sostanza: avete avuto otto fogli dell'Atlante Stradale e la Guida di Roma e non vi siete fatti Soci Vitalizi... Come mai? Dovete riconoscere la singolare produttività del vostro Sodalizio, riconoscere che almeno un pochino è dovuta alla severità amministrativa del Consiglio e che forse un po' si potrebbe — scusate la franchezza — essergliene grati.

E il Consiglio anzi passa il Rubicone e vi chiede nettamente di ricompensarlo. Vi propone una forma nobile quanto statutaria, quella che ritiene la migliore agli scopi sociali: vi domanda di compire subito un atto prezioso per la solidità morale e materiale del Sodalizio, quella, l'avete già inteso, di farvi Soci Vitalizi. Piccolissima cosa per ciascuno, grande, importante, per la collettività sociale.

Avrete un altro vantaggio materiale da sommare alla soddisfazione morale: come Vitalizi riceverete l'Annuario se non proprio subito, molto rapidamente. Facciamo conto in due mesi, a partire dagli ultimi di agosto, di avere distribuite le 65.000 copie che loro spettano. Poi verranno i Soci annuali. L'enormità dell'edizione si smaltisce solo a fatica, non per la stampa, ma per la legatura: occorreranno circa cinque altri mesi; siate persuasi che è impossibile ottenere dippiù dalle officine e usateci venia.

Fatevi Soci Vitalizi se volete l'Annuario subito.

L. V. BERTARELLI.

L'AUTOMOBILE PER I SOCI DEL TOURING

I Soci del Touring che più attivamente si occupano di procurare al Sodalizio nuovi *Soci Vitalizi* concorrono alla estrazione a sorte di 4 autovetture *Citroën* simili a quelle di cui riproduciamo l'immagine. Chiedete subito le norme del *Concorso Vitalizi* inviando semplice cartolina postale o biglietto da visita col preciso indirizzo e la sigla: *p. C. V.*

Oltre alle *4 automobili* vi sono premi in denaro (per un totale di *ventimila lire!*) e premi consistenti in blocchi della *Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000*. Affrettatevi! Il Concorso scade al 31 dicembre 1925.

LA R. NAVE MARSIGLI NELLA BAJA DI GIARDINI. IN ALTO TAORMINA.

SCILLA E CARIDDI

Le difficoltà e i pericoli, in cui incorrevano i fragili legni attraversanti lo stretto di Messina, avevano esaltato la fantasia degli antichi e dato origine a fantastiche leggende.

Nei canti omerici è descritto un mostro cinto di latranti cani, albergante in oscuro speco, all'estrema punta della Penisola Italica: Scilla. L'atroce mostro

> Con la metà di sè nell'in- [cavato
> Speco profondo s'attuffa, [e fuori
> Sporge le teste....
> Nè mai nocchieri oltrepas- [sano illesi:
> Poichè quante apre diso- [neste bocche
> Tanti dal cavo legno uo- [mini invola...

LO STRETTO DI MESSINA.

Il contrapposto scoglio di Peloro avanza dalla Sicilia verso il continente e delimita nettamente l'ingresso dello stretto:

> ... alle sue falde assorbe
> La temuta Cariddi il negro [mare.
> Tre fiate il rigetta, e tre nel [giorno
> L'assorbe orribilmente. Or [tu a Cariddi
> Non t'accostare mentre il [mar negro inghiotte;
> Chè mal sapria dalla ruina [estrema
> Nettuno stesso delivrarti. A [Scilla
> Tienti vicino, e rapido tra- [scorri.

Virgilio si ispira ancora ai miti omerici nel descrivere le turbolenze marine delle acque messinesi. Le narrazioni dei pericoli nautici dovettero aver assunto tali proporzioni, da indurre il

SCILLA (IN FONDO) E TORRE CAVALLO (A DESTRA) IN UN MOMENTO DI ACQUA LISCIA.

poeta a consigliare di evitare la traversata dello stretto:

> Meglio è con largo indugio e lunga volta
> Girar Pachino e la Trinacria tutta....

La poesia sveste l'abito mitologico, e dà una ragione reale dei turbolenti moti marini, che caratterizzano le acque dello stretto messinese, nella nota terzina dantesca:

> Come fa l'onda là sopra Cariddi
> che si frange con quella in cui s'intoppa
> così convien che qui la gente riddi.

Chi assista allo spettacolo che presentano le acque, quando, dopo aver fluito per circa sei ore dal Tirreno al mar Jonio (rema scendente), invertono la direzione dello scorrimento, e cominciano a fluire per altrettanto tempo dal Jonio al Tirreno (rema montante), trova che la descrizione dantesca esprime con precisione la natura e le apparenze dei ribollimenti e delle agitazioni delle acque, che accompagnano queste fasi di inversione delle correnti. L'acqua presenta una specie di bulicame, come se innumeri polle sottomarine, distese sopra fasce trasversali, emergessero in superficie e sui margini di queste zone, larghe [illegible], di aspetto oleoso, indicano la presenza di vortici possenti (localmente: refoli), i [illegible] danno improvvisi sbandamenti anche a grosse navi che ne rasentassero gli orli. Una piccola imbarcazione, che si trovi [illegible] uno di questi vortici, prova un'azione [illegible]ucchio e in pari tempo un trascinamen[illegible]el verso stesso della rotazione del vo[illegible].

Queste turbolenze sogliono prev[illegible]ere nei momenti di inversione o di rapido [illegible]mento delle velocità; sono allora distribuite su fasce trasversali, [illegible] col nome di *taglio*. In alcune zone le [illegible]enze sono quasi permanenti, manifesta[illegible] anche durante lo scorrimento rapidissim[illegible]lle acque. Peloro è una di queste zone. [illegible]iddi personifica i refoli e le agitazioni [illegible] mare che domin[illegible] attorno a Punta Peloro, [illegible]ve pare che in re[illegible]tà il mare sia assorbito e rigettato con immane violenza.

Siccome la leggenda contrappone Scilla a Cariddi, così molti hanno senz'altro attribuito alla zona dell'attuale paese di Scilla turbolenze marine analoghe a quelle di Punta Peloro. Gli stessi libri, in uso per la navigazione, pongono Scilla tra le zone ove più [illegible] sono le correnti e i refoli. Ma è un [illegible] molto [illegible]ano. L'attuale rocca di [illegible]la si specch[illegible]n un bacino, che è pro[illegible]iamente ester[illegible]llo stretto, e nel quale le correnti fl[illegible] con velocità deboli, pari a u[illegible] se[illegible] quelle che si hanno nell'interno dello stretto settentrionale. Le turbolenze ma[illegible], che ivi si presentano, sono incom-

LARGA DISTESA [illegible]I REFOLI D[illegible] PUNTA PEZZO A PELORO ([illegible]N FONDO).

parabilmente minori di quelle di [illegible]eloro e di altri punti del canale.

Esiste una zona attorno alla Calabria, [illegible]e per la veemenza delle correnti, e per l'imponenza dei ribollimenti, dei frangenti e dei vortici, supera la stessa zona di Peloro: è lo zoccolo sottomarino di Punta Pezzo. Le vallate jonica e tirrenica, costituenti il bacino dello stretto, si elevano gradualmente in esso e si incontrano formando una sella sottomarina, che dalla superficie dista circa cento metri. Questa sella è lo sbarramento principale fra i due mari. Su di essa si hanno le massime correnti e i più intensi tumulti delle acque, specialmente nelle adiacenze della costa calabrese, verso la Punta Pezzo.

Se il mito di [illegible] [illegible]ovesse venir[illegible]lizzato in una zona paragonabile [illegible]eloro per insidie [illegible] difficoltà nautiche, questa zona non [illegible]be certo l'attuale settore di Scilla, ma [illegible]ebbe essere Punta Pezzo.

L'antica regola di Omero « A Scilla tienti vicino, e rapido tras[illegible]i » è seguita ancor oggi dalle navi, poichè la rotta usuale di esse si approssima di preferenza alla costa calabrese. I naviganti non possono sfuggire alla sorte segnata dall'antico detto: « *Incidit in Scyllam qui vult vitare Charybdim* ».

***

Coi progressi della navigazione sono scomparsi in gran parte i soverchi timori che in-

RIBOLLIMENTI DELLE ACQUE (TAGLIO) PER INSERZIONE DI CORRENTI.

RIBOLLIMENTI E FRANGENTI AL PASSAGGIO DEL TAGLIO GRANDE.

cutevano i flussi e i tumulti delle acque messinesi. Restano tuttavia condizioni critiche, a cui si deve fare molta attenzione; i sinistri frequenti, verificatisi in quelle acque, ammoniscono che se le barche e i velieri non riescono a superarle, se non in condizioni favorevoli, anche le moderne motonavi debbono fare i conti coi flussi violenti delle correnti e con i refoli possenti che le turbano.

Le notizie prevalse finora sono frutto di tradizione millenaria e di esperienza locale. Ma questa tradizione e questa esperienza non hanno maggior valore di quelle acquisite, ad esempio, per l'andamento dei fenomeni atmosferici. La meteorologia scientifica poté sorgere soltanto quando l'atmosfera fu investigata con strumenti precisi e in tutti i suoi recessi. La conoscenza dei moti marini dello stretto di Messina non poteva assumere forma definitiva che mediante dirette misurazioni delle correnti, in tutti i diversi settori, e a tutte le profondità, misurazioni condotte con metodo e proseguite per lunghi intervalli. Le apparenze superficiali, unica fonte delle cognizioni diffuse sinora nei testi scientifici e nelle guide dei naviganti, non potevano dare che informazioni grossolane, incomplete ed errate in molti punti.

Per iniziativa del R. Comitato Talassografico Italiano, del Ministero della Marina, e della Delegazione italiana della Commissione internazionale del Mediterraneo, la esplorazione dello stretto di Messina potè essere per la prima volta tentata, con mezzi adeguati, in due crociere eseguite colla R. Nave *Marsigli* dall'agosto al novembre 1922, e dal marzo al giugno 1923. Queste crociere segnano l'inizio delle conoscenze desunte da misurazioni dirette, coordinate e precise. Non senza orgoglio si può aggiungere che i risultati raggiunti superarono le aspettative stesse degli iniziatori dell'impresa, così che i moti dello stretto di Messina, avvolti sino a ieri in un velo di mistero, e descritti con un cumulo di errori (come necessariamente avviene quando si tenta di indovinare i segreti della natura, senza investigarli con mezzi opportuni), oggi sono precisati con figurazioni matematiche semplici e generali. Non solo siamo in grado di determinare il ritmo delle correnti superficiali, allo stesso modo con cui sappiamo sta-

bilire le variazioni di marea in un porto, ma possiamo anche precisare l'intimo meccanismo dei moti che avvengono nei profondi recessi marini, e stabilire le variazioni che si verificano da punto a punto.

Per giungere al possesso dei dati necessari per la formazione di queste deduzioni, la *Marsigli* dovette sfidare le ire del tempo e del mare; mettersi alla fonda nei diversi punti dello stretto ed ivi restare per lunghi periodi, operare misure, alle diverse quote dalla superficie al fondo, giorno e notte, senza interruzione. Le correnti minacciavano ogni momento di frangere la catena di ormeggio. Le ancore incastrate nelle rocce del fondo marino, dilavato dalle rapide correnti, talora non potevano più essere disincagliate e dovevano essere sacrificate. I refoli lambivano i fianchi della nave e scorrevano lontani come saette; talora imprimevano fluttuazioni improvvise così violenti, da strappare di colpo gli ormeggi. Ma le macchine, tenute sempre sotto pressione, consentivano alla nave di allontanarsi tranquilla, per ritentare un nuovo ancoraggio sul sito da investigare, senza temere nè l'ingordigia di Cariddi, nè i latrati di Scilla.

E mentre i delicati correntometri fissavano, di ora in ora, le variazioni delle velocità dei rapidi flussi, che in certi punti, come a Punta Pezzo, rasentarono il valore di 6 miglia all'ora, altri strumenti misuravano le fluttuazioni rapide delle temperature, le caratteristiche fisiche e chimiche delle acque, o recavano in superficie esemplari della fauna e della flora marina, affidati allo studio sapiente del Direttore del grandioso Istituto di Biologia Marina, eretto in Messina dal R. Comitato Talassografico.

Vinte le difficoltà delle osservazioni, rimaneva il duro lavoro di elaborazione dei dati. Una prima parte di questo lavoro è ormai compiuta e sarà resa nota in una estesa relazione, in corso di stampa fra le Memorie del R. Comitato Talassografico. È la parte riguardante le maree e le correnti.

I due mari congiunti dallo stretto di Messina hanno opposti livelli di marea. Se da un lato dello stretto il mare si alza, dall'altro si abbassa. Se una diga enorme chiudesse lo stretto di Messina, si avrebbe questo curioso fenomeno: mentre a destra della diga dominerebbe alta marea, a sinistra si avrebbe marea bassa. La diga non c'è; o meglio la diga esiste, ma si eleva solo alla distanza di cento metri dalla superficie, sulla sella di Punta Pezzo. Le acque dei due mari, attraverso all'apertura di questa diga sottomarina, cercano un livellamento tra le superfici alternativamente più alte e più basse; e lo raggiungono sostituendo il salto improvviso con un declivio a lieve pendenza, mercè gli scorrimenti fortissimi delle acque dal mare a livello più alto, verso quello di livello inferiore. Ogni alternanza di marea tende a provocare analoga alternanza di corrente.

Le condizioni morfologiche perturbano e complicano questi moti; gli agenti astronomici, determinanti le maree, operano mutando il regime delle correnti coll'età lunare, colle ore del giorno e colle stagioni. Le schematiche regole nautiche finora in uso per la previsione, almeno qualitativa, di questi flussi, esaminate in base alle misurazioni eseguite, appaiono estremamente deficienti ed errate; esse devono ormai scomparire.

Le figurazioni precisate per il ritmo delle correnti messinesi, nei diversi settori dello stretto, hanno condotto alla costruzione di tavole di uso generale, le quali consentiranno ai naviganti di leggere direttamente le velocità delle correnti, per qualsiasi data, e per ogni ora del giorno, valutando anche le variazioni che si possono incontrare lungo la rotta, da punto a punto.

L'Italia potrà così offrire al mondo un modello di tavole nautiche, le quali probabilmente non trovano riscontro in altre zone marine. Dall'epoca dei miti eravamo passati a quella delle tradizioni e dei semplici rilievi delle apparenze. Ci incombeva il dovere di compiere a fondo lo studio dei grandiosi fenomeni che la natura plasmò nei classici moti delle acque messinesi. Questo dovere è compiuto, per merito della nostra Marina e del Comitato Talassografico.

FRANCESCO VERCELLI
R. Istituto Geofisico, Trieste.

IL PLEBISCITO DEGLI AMICI DEL TOURING PER LA DIFESA DEL NOME DEL SODALIZIO

Nel fascicolo dello scorso luglio abbiamo dato ai nostri Soci e lettori, diffusi ragguagli intorno alla vertenza che il nostro Sodalizio ha dovuto e deve sostenere nei riguardi di una associazione recentemente germogliata a Napoli col nome di Touring Club Italo-Tedesco. Poichè, riuscite vane le pratiche conciliative per ottenere la revoca di tale denominazione nella parte in cui è evidente la confusione con la nostra, la vertenza medesima è stata da noi sottoposta al giudizio della magistratura e questo verrà pronunziato nel prossimo ottobre; con quel riserbo ch'è doveroso in simili contingenze noi ci asterremo dall'interloquire ulteriormente in argomento.

Però i nostri Soci hanno ben diritto di essere informati sull'andamento delle cose nostre, e siccome il regolare organo d'informazione è appunto questa Rivista, è qui che dobbiamo oggi riferire, sulla materia che ci occupa, quello che non potè trovar posto nel fascicolo di luglio, o perchè non ci era noto quand'esso era già in corso di stampa, o perchè si verificò più tardi.

Appartiene, per esempio, a questa seconda categoria di fatti, una lettera pubblicata il 9 luglio dal Principe Nicola Caracciolo di Forino, quale presidente della sezione italiana del T. C. I. T., in risposta ad una comunicazione del nostro Presidente ai giornali per illuminarli sulla questione. In detta risposta il Principe di Forino, premesso come e con quali scopi si sia costituita in Napoli la sezione italiana che ha assunto il nome di Touring Club Italo-Tedesco, data notizia della nostra opposizione al nome di battesimo da essa sezione prescelto, non espone su questo punto cardinale ed unico della contesa non pur una ragione, ma una parola sola, e preferisce diffondersi a confutare la caratteristica di unicità « nazionale » del nome del nostro Sodalizio, affermando di non essere disposto a riconoscere monopoli di tal genere e di rivendicare « il fine utile e patriottico di richiamare correnti straniere, cioè denaro straniero in Italia, di riallacciare relazioni commerciali, cioè scambi utili al nostro Paese: [illegible] che ogni Istituzione pensosa dell'avvenire della Patria dovrebbe approvare ed incoraggiare, ed il Mezzogiorno d'Italia è orgoglioso di averne presa la iniziativa con uomini e mezzi propri ».

Orbene, la Direzione del T. si domanda quale rapporto abbiano queste parole con la controversia che si discute. È del tutto insussistente che il T. C. I. abbia mai pensato a un qualsiasi monopolio della qualifica di nazionale. Altre istituzioni lo sono non meno di esso. Ed il T. C. I. si guarda bene dal discutere gli affermati fini utili e patriottici del neonato T. C. I. T. e si limita soltanto a quello che è suo preciso diritto e dovere: evitare la confusione e il danno che ingiustamente e inevitabilmente possono derivare dalla quasi completa omonimia; impedire quindi all'istituzione italo-tedesca l'uso del titolo di Touring Club che è ormai patrimonio acquisito e inalienabile della Istituzione schiettamente ed esclusivamente italiana. Quanto al carattere limpidamente nazionale del T. C. I. scevro di ogni infiltrazione straniera, esso è documentato da trenta anni di attività purissima universalmente riconosciuta e perfettamente al sicuro da ogni confutazione.

Questo, e non altro, è il fulcro della contesa; questo il cardine della nostra legittima opposizione. Esso è di tale evidenza che nessun dubbio è lecito in proposito, e in Napoli stessa c'è chi si rende conto degli equi diritti altrui, come ha ben rilevato un quotidiano di Napoli, il quale, in un articolo del 27-28 giugno accennava precisamente al senso di ambiguità, di equivoco e di stupore suscitato dalla coincidenza del nome del nuovo Ente « col nome d'un'antica e gloriosa Associazione nazionale che è decoro, onore del Paese e ormai ne rappresenta anche una grande forza ». « Tutti comprendono — aggiungeva — che alludiamo al Touring Club Italiano. Quando si dice Touring, per chi non ami gli equivoci, si vuol dire il nostro Club Italiano ».

Proprio sulla facilità dell'equivoco le prove raccolte sono ormai d'ogni giorno, ma ove mai ne fosse parsa necessaria, una tipica l'abbiamo trovata in un quotidiano di Roma

del 24 giugno, in una nota di cronaca sulla costituzione della sezione romana dell'associazione: nota che, fra parentesi, ha tutto il sapore d'un comunicato della stessa sezione « ben onorata di porsi a disposizione di tutti coloro che desiderano informazioni o schiarimenti, o se vorranno far parte o partecipare (*sic*) alle manifestazioni di detta associazione ». Ebbene, la nota del giornale romano si compone di tre capoversi: il primo comincia con le parole « Il Touring Club italo-tedesco ecc. »; il secondo comincia a sua volta: « Del Touring Club ecc. »; e il terzo, attacca addirittura con una sola parola, con un nome solo: « Il Touring ecc. ».

E dopo ciò è lecito ancora oggettivamente — all'infuori degli interessati — dubitare dell'opportunità sacrosanta e dell'urgenza imprescindibile della nostra risoluta reazione?

⁂

Essa è apparsa a tutti così giustificata, e la via da noi scelta nella singolare contesa risulta tanto nitida, che tutti gli amici nostri — e son legione — si sono affrettati ad approvarla ed hanno colto volentieri quest'occasione per manifestarci la loro piena solidarietà e offrirci plauso, appoggio e contributo nell'opera intrapresa per salvaguardare il Sodalizio nel suo nome ch'è ormai un simbolo e una bandiera.

Anche il contributo. C'è stato chi ha proposto una sottoscrizione fra i Soci e chi ha cominciato a sottoscriversi per contribuire alle spese di causa. È questa per certo una prova concreta di attaccamento e la rileviamo con grato animo, pur (come si comprende) senza accoglierla. A noi basta la prova morale del caldo consenso che ci assiste e ci conforta in questa incresciosa congiuntura: consenso che è venuto a noi pronto, vasto, entusiastico da ogni parte. E la manifestazione continua e continuerà perchè risponde ad una sensazione generale. È una voce plebiscitaria che si è levata da ogni angolo di Italia ad approvare la nostra condotta, deprecando il consolidarsi di un equivoco che non avrebbe mai dovuto sorgere. È una dimostrazione di affettuosa fiducia che ci commuove profondamente per le proporzioni grandiose che ha assunto e per il tono ardente che la distingue. Essa ci rivela nella maniera più viva e confortante la sensibilità squisita dei Consoci per ciò che tocca l'intangibile e inconfondibile fisionomia del nostro Sodalizio, e ci dice di quanto amore esso sia dovunque circondato e con qual gelosa cura si debba difenderlo — come, rigidamente vigili, lo difendiamo — da qualunque attentato.

Che i Soci avessero ad insorgere con slancio concorde in questa sgradevole emergenza, era agevole a prevedersi; ma le attestazioni di simpatia, le parole di plauso e di augurio, ci son venute copiosissime anche da estranei alla compagine sociale, da enti e da persone che nessun vincolo unisce a noi, tranne la comune devozione al bene del Paese e che di questo vedono un fattore nella lunga tenace appassionata opera nostra, ispirata al sacro nome italiano ch'è scritto nel nostro emblema ed impresso nei nostri cuori. Ed è da questo riecheggiare di ampie armonie ideali, diffuse in un'orbita così grande, che noi riattingiamo il convincimento e l'impulso per mantenerci liberi e compatti sulla strada maestra della nostra italica missione, col nostro aperto viso, coi nostri connotati tipici, con la nostra assisa particolare ed esclusiva che non consente ambiguità di emuli plagiarii e non permette promiscuità d'insegne e di vessilli.

Da quando l'arbitrario tentativo è stato denunziato, oltre che al tribunale giudiziario, a quello dell'opinione pubblica, l'affluire delle proteste è divenuto quotidiano verso i nostri uffici, sotto forma di lettere e telegrammi in numero sempre più cospicuo. E anche di questo ci corre l'obbligo di informare i Soci. Lo faremo trascegliendo nella massa e omettendo, per ragioni intuitive, le frasi o le parole troppo vivaci che il generoso sdegno suggerì ai Soci ed agli amici.

Ecco in prima linea la falange dei Consoli, di questi nostri fidi e zelanti rappresentanti, missionari devoti del Touring, custodi della sua integrità, propagandisti e alfieri delle sue glorie. C'è il Console di Fiume, per esempio, che ama adoperarsi per « la giusta causa del nostro Sodalizio » e c'informa di un caso, accaduto or è forse mezzo secolo nella stessa Napoli e che può presentare qualche analogia con quello che ci occupa. Si pubblicava, cioè, in Napoli il quotidiano politico intitolato *Roma* (tuttora esistente), allorchè ne sorse un altro col titolo di *Roma Capitale*. La Direzione del *Roma* intentò causa al *Roma Capitale* perchè la parola

« Roma » non poteva essere usata per un altro giornale, anche se seguita dalla parola « Capitale », generando confusione ad esclusivo danno del giornale *Roma*. Il Tribunale di Napoli accolse tale tesi e condannò il *Roma Capitale* a cessare le pubblicazioni ed a pagare tutte le spese.

Il Console di Sesto Fiorentino si dà premura di segnalarci invece il comunicato della sezione romana del Touring Club Italo-Tedesco, pubblicato su un quotidiano di Roma nel modo che abbiamo più innanzi accennato, e rileva la confusione dei nomi, contro la quale si scaglia con acerbe parole un altro nostro egregio fiduciario, il capitano Ettore Smaniotto, Console militare del Touring per il 7° Alpini. Il valoroso ufficiale, riferendosi ai tragici ricordi della guerra ed anche a certe alpestri constatazioni sospette del tempo di pace, si associa di gran cuore alla nostra protesta. Un linguaggio egualmente fiero è quello del nostro Console di Brisighella (Forlì), il capitano medico dott. cav. Giovanni Ceroni, il quale ci scrive « collo stesso animo di dieci anni or sono » allorchè, Volontario di guerra, « si scagliava contro la barbarie nemica ».

Calorosamente con noi si dichiarano i Consoli di Seregno (Milano) e di Virgilio (Mantova). Quello di Barghe, « sicuro d'interpretare unanimemente il pensiero dei Soci Barghesi, vivamente deplora l'abuso del glorioso nome del nostro Sodalizio ». Il Console di Caldonazzo (Trento), espressa la sua alta meraviglia, soggiunge: « Alla protesta di tutti i Soci locali unisco pure la mia, convinto che codesta Direzione saprà far sì che il nome del nostro Sodalizio non venga usurpato da nessuno ». Il cav. Orlando Mariottini, Console a Bagni di Casciana (Pisa), ci scrive: « Apprezzo fortemente la vostra azione energica contro l'antipatico tentativo ». Domenico Ramucci, Console di Vallerano (Roma), dichiara: « Rendendomi interprete del pensiero di tutti i Soci di Vallerano, elevo la più vibrata protesta contro l'abuso del nome del Sodalizio. Plaudo all'energico intervento della Direzione e formulo i più ardenti voti affinchè venga resa ampia giustizia al glorioso Touring Club Italiano ».

Il Console per Cedegolo (Brescia), Battista Bulferetti, così si esprime: « Dopo aver letto e riletto la notizia riguardante la fondazione di un nuovo Touring Club che ha intenzione di chiamarsi Italo-Tedesco, sento impellente il dovere, di inviare prima la mia piena adesione a quanto ha fatto il nostro Presidente e anche a quanto farà certamente per salvaguardare la nostra impareggiabile e inattaccabile Associazione, e poi di elevare la mia più fiera ed alta protesta per quanto questo nuovo Touring ha fatto e intende fare, mentre non dubito che il nostro Presidente saprà ottenere giustizia ». Al Presidente medesimo s'indirizza il Console di Pesaro, rag. Giulio Gizzi, per dirgli: « L'azione pronta ed energica da Lei spiegata per la tutela degl'interessi e dei sacrosanti diritti del nostro vigoroso, potente e benemerito Sodalizio contro il Touring Club Italo-Tedesco costituitosi a Napoli (con finalità in buona parte assai diverse da quelle del Touring Club Italiano e con uno statuto straordinariamente... originale [1]), non può

---

(1) Il Consiglio del Touring ha citato il Touring Club Italo-Tedesco per il cambio del nome, questo è il nodo della questione.

Ma, come considerazione laterale, non si può certo non osservare la singolarità della costituzione del T. C. I. T. Uno Statuto che lascia campo a straordinarie aggiunte che ne cambiano alcuni punti sostanziali è stato presentato ed approvato con un « atto costitutivo » all'Hôtel Royal di Napoli l'11 febbraio 1925 da un piccolissimo numero di persone. Queste persone hanno nello statuto accettato coll'atto costitutivo stabilito che le due sezioni sono autonome ed indipendenti.

Ogni sezione può nel suo atto costitutivo e nel regolamento stabilire la retta da corrispondersi dai propri soci. E allora nel regolamento hanno creato un « Console Generale » che è direttore tecnico e membro del Consiglio che può nominarsi da sè un Vice Console pure membro del Consiglio (!). Ma cosa che va al di là di ogni immaginazione nell'atto costitutivo « riconoscendosi al signor Carlo Liporace il merito ecc. » lo si nomina Console Generale per *venti* anni (!!) mentre il Consiglio è duraturo *due* anni!!

La Società anonima Agenzia privata di Viaggi « Impresa Gite Golfo » di Napoli, via S. Lucia, 23-25, del cui Consiglio di Amministrazione è Presidente il Principe di Forino e della quale è Consigliere Delegato il signor Liporace, sviluppa un'azione di interesse proprio perfettamente legittima per i suoi clienti, ma non è possibile non collegare alla fisonomia del Touring Club Italo-Tedesco il fatto che il Presidente di questo è lo stesso Presidente dell'« Impresa Gite Golfo », che il Console Generale inamovibile per 20 anni (direttore tecnico e membro del Consiglio, questo sì amovibile ogni due anni) è il Consigliere Delegato della « Impresa Gite Golfo ». Così pure la Sede del T. C. I. T. è presso l'« Impresa Gite Golfo ».

Non soltanto, ma la Sezione bavarese del T. C. I. T. (della quale non è nota alcuna attività all'infuori di quella dell'Agenzia di Viaggi Siemer di Monaco, Herzog Wilhelmstrasse, 33) ha ufficialmente indicato come propria Sede in quella città la predetta Agenzia. Così non si può non rilevare l'enormità dello statuto che dà due nomi diversi alla stessa associazione in Italia e in Germania e cioè in Italia: Touring Club Italo-Tedesco e in Germania Associazione Turistica Tedesco-Italiana (Deutsch Italienischer Turistenverband).

Quanto poi agli scopi ve ne sono di tali per i quali il T. C. I. vuole non essere confuso per ovvie ragioni. Ad esempio nell'opuscolo ufficiale diramato dal T. C. I. T. è detto che uno dei vantaggi che esso offre è di « aiuto pecuniario quando ne sia garantito il rimborso in caso di vero e provato bisogno derivante da circostanze impreviste ». Il T. C. I. non è una banca nè un Monte di Pietà.

non riportare la intera ed entusiastica approvazione dei nostri trecentomila Soci e di tutti coloro che nella vecchia Associazione vedono uno dei più luminosi fari di attività nazionale e patriottica. A nome, pertanto, dei Soci di questa città e provincia, esprimo a Lei, Illustre Presidente, non soltanto l'adesione incondizionata al suo operato, ma anche il compiacimento più vivo e i ringraziamenti più sentiti ».

Ora ascoltiamo un poco anche le voci consolari e consolanti del Mezzogiorno d'Italia. Dalla stessa Napoli, culla del sodalizio italo-teutonico, è partito un grido di protesta unanime. Il Consolato napoletano, composto di egregie persone, si è prestato in un primo tempo a pratiche conciliative, perchè il nuovo ente comprendesse il dovere di correggere subito, cambiando il nome, quello che avrebbe potuto anche ritenersi assunto per irriflessione. Ma cadute le pratiche per netto rifiuto del T. C. I. T. il Consolato si adoperò a illuminare l'opinione pubblica.

Il Console di Capri, Eugenio Dagna, ci scrive: « Trovo del tutto giuste le rimostranze della nostra Direzione Generale ed aderisco alla bella battaglia ingaggiata per salvaguardare il nome glorioso del Touring Club Italiano. Auguri e viva il Touring! ». Il dott. Eduardo Fabricatore, Console e Medico di Sarno (Salerno) così s'indirizza al nostro Presidente: « Console e Medico da 25 anni, ho sempre ascritto ad altissimo onore le dette cariche, ed accanto al mio tavolo da lavoro è il mio ciclo che ancora inforco non ostante i miei 60 suonati. Circa l'usurpazione del nostro Nome, mi affretto a scriverle non solo per esprimerle i sensi della nostra incondizionata solidarietà, quanto per dichiararle che difenderemo sempre ed ovunque « unguis et rostribus » il nostro glorioso Vessillo, che nelle Sue mani sventolerà trionfante sui monti e sui mari! E credo che spetterebbe al Corpo Consolare l'onore di sostenere le spese del giudizio incoato, come simbolo di quella solidarietà e fraternità, che sono le basi granitiche del nostro grande Sodalizio ».

A parte la proposta per le spese di giudizio che, come già dicemmo, la Direzione non crede di accogliere, non è commovente l'amoroso fuoco di questo nostro vecchio Console battagliero?

Ancora dalla provincia salernitana, ossia da Sala Consilina, il Console prof. Rimoldi c'informa che « il Touring Club Italo-Tedesco ha suscitato generale malcontento e tutti approvano il contegno del T. C. I. sia nella forma che nei mezzi legali ». E da Santa Maria Capua Vetere il Console, cav. uff. Giuseppe Cariati, vivamente plaude alla nostra iniziativa contro la creazione di sodalizi col nome del nostro ch'è « vanto ed orgoglio di quanti hanno veramente sincero e vivo il culto della Patria ». Il cav. Domenico Caggese, Console di Stornara (Foggia) scrive al Presidente: « In nome mio e dei Soci di Stornara, esprimo a V. S. Ill. i sensi della più alta considerazione per la vigile attività che Ella spiega a tutela dei diritti del Touring Club, e mi associo incondizionatamente alla ferma protesta sollevata contro l'abuso che si tenta fare del nome del Sodalizio, da Lei tanto degnamente presieduto ». La sua vibrante « affermazione di fede » al Touring Club Italiano invia anche Giovanni Taranto, Console di Catania, mentre il Console di Cianciana (Girgenti), Carmelo Martorana De Michele, in nome proprio e di altri, formula la protesta e la deplorazione contro l'abuso del nome del nostro Sodalizio.

Il nostro Legale di Monaco (Principato), l'avv. cav. Andrea Notari, ch'è un competente essendo avvocato presso quella Corte di Appello, ci scrive di comprendere la giusta protesta inoltrata dal nostro Consiglio contro l'abuso del nome, fonte certa di confusioni inevitabili « potendosi facilmente credere che si tratti di una sezione del nostro Touring italiano riservata a Soci o tedeschi o simpatizzanti ». E aggiunge: « Temo che all'estero si cercherà forse più facilmente di speculare sulla possibile confusione, e ciò a scopo di nuocere alla propaganda in favore del Touring Club Italiano. Unisco quindi la mia debole e umile protesta a quelle del nostro Consiglio, augurando che il magistrato riconosca il pieno diritto della nostra Associazione ».

L'opinione dell'avv. Notari è pienamente condivisa da altri esperti in giurisprudenza. Dall'avv. cav. uff. Lorenzo Zanardi di Bergamo — per es. —, il quale ci scrive: « Non perchè l'On. Consiglio Direttivo abbia bisogno del mio plauso, ma solo per rispondere ad un impulso dell'animo mio, io, come socio

e Consulente Legale del Touring fino da quando era ancora Touring Club Ciclistico, ringrazio l'On. Direzione di quanto ha fatto e farà, sempre a tutela del nome che è nostro, soltanto nostro ». E il comm. avv. Luigi Capogrossi Colognesi, Legale del Touring in Jesi (Ancona): « Mentre mi unisco alla Vostra giusta protesta per la difesa del nome del Touring, indignato che altri voglia confondere una ormai classica e colossale Istituzione » con una imitazione, « mi permetto di richiamare alla Vostra attenzione, per quanto di ragione, la Legge 6 aprile 1913 N. 285 per la protezione della proprietà industriale e la registrazione dei marchi di fabbrica e di commercio. È ovvia nel caso la sleale concorrenza avendosi adoperato la denominazione « Touring Club Italo-Tedesco » in contrapposto a « Touring Club Italiano », considerando che « italo » è sinonimo d'« italiano » e considerando che non vi era alcuna ragione di scrivere « Touring » invece di « Unione » o legame, cui corrisponde il tedesco « verband » adottato per la sezione bavarese. Qui trattasi di vera usurpazione che non dubito sarà riconosciuta dal Tribunale competente. *Quod est in votis!* ».

Il Legale del T. C. I. per Roma, avv. Luigi Trombetti, fu sollecito a segnalarci di aver constatato « con somma sorpresa il sorgere, a Roma, di una sezione del « Touring Club Italo-Tedesco », Associazione senza dubbio estranea alla nostra »; per cui argomentava: « Ritengo che cotesto On. Consiglio non vorrà disinteressarsi della cosa, ad evitare probabili dannose ripercussioni nell'attività sociale del T. C. I. Basterebbe notare, ad esempio, la voluta affinità del nome ». E l'avv. Giuseppe Lapis, di Castrogiovanni: « La campagna e l'azione iniziata da codesta On. Direzione per la difesa del nome del Touring e che in omaggio ai più elementari principî di diritto non può che essere coronata dal massimo successo, trova plaudenti e consenzienti i Soci tutti del Sodalizio nazionale. Quale Socio e Legale del Touring, invio i miei augurî per una sollecita e felice risoluzione della incresciosa questione ». Uguali sentimenti esprimono l'avv. Bivio Luigi Sbrana, Console, e l'avv. cav. Guido Ferraro, Legale del Touring a Napoli.

Tra i medici del T. C. I. che ci hanno scritto, notiamo il dott. Giovanni Gniotto di Latisana (Friuli) che ha voluto associarsi nella « legittima protesta del Consiglio del Touring contro l'abuso fatto del nome del Sodalizio nazionale », e il dott. Francesco Pimpinelli di Collepepe (Perugia) che così si esprime: « Come Italiano e come Socio mando la mia più completa adesione alla protesta avanzata dal Consiglio contro l'indegno abuso fatto al nome del nostro vecchio e glorioso Sodalizio ».

Proteste individuali di singoli Soci o di gruppi di Soci ci sono pur giunte in numero enorme. Dalla eloquente domanda « Ma che pasticcio è questo? » segnata dall'avv. Enrico Mazzolani di Laurana (Istria) sotto un annuncio giornalistico del nuovo Ente, alla sorpresa del signor Fernando Leusori di Roma che in buona fede aveva creduto a « una emanazione, una formazione laterale, un ponte turistico di congiunzione fra Noi e la Baviera »; dal biglietto del dott. Agostino Pesce, di Lesmo (Milano) che condanna la nuova istituzione e la sua denominazione, al telegramma di ben 67 Soci del Touring addetti al Telegrafo Centrale di Roma, i quali « inviano la loro incondizionata approvazione al Consiglio Direttivo per opera che crederà opportuno svolgere onde salvaguardare interessi buon nome nostro amato Sodalizio ». Da Falconara Albanese (Cosenza) Giulio Frigerio, interprete pure d'altri Soci di quella regione, biasima la condotta del nuovo Sodalizio e invia al Touring sensi di approvazione e d'appoggio. Il Socio E. Tommasi di Cagliari si associa pienamente « per rivendicare al Touring Club Italiano il suo glorioso nome, allontanandone le insidiose omonimie ». Edoardo Stefanutti da Capanne di Vitiana (Lucca) si associa interamente all'azione contro l'abuso di titolo e soggiunge: « Sempre a disposizione del Sodalizio per quel che posso ». Renato Caporaloni da Roma ci afferma: « Il vecchio Sodalizio italiano ha ben oprato deferendo ai Tribunali chi ne vorrebbe usurpare il nome glorioso e rispettato. Sono certo che il Magistrato vi darà ragione; ma in ogni caso avrete con voi, nell'azione intrapresa, il plauso e l'appoggio di tutti i 300 mila Soci ». Anche Guglielmo Lanzone di Genova approva incondizionatamente « che sia deferita la questione al Tribunale che certo non potrà che riconoscere il sacrosanto diritto del nostro Sodalizio ». E il rag. Giuseppe Armenise di Torino, che si vanta nostro Socio dal 1901, ci

manda un'infocata lettera di protesta contro l'usurpazione e di plauso per la pronta azione giudiziaria, a sostener la quale egli caldeggia il concorso di tutti i Soci, sottoscrivendosi pel primo per 50 lire.

Tutto questo è pur bello, e ci sarebbe quasi da dir grazie a chi ha provocato tanto nobile slancio solidale!

***

Esso s'effonde generoso dalle file degli umili come dalle più alte sfere. Così dal Senato del Regno il Vice Ammiraglio Giovanni Sechi, nostro Socio Vitalizio, ci manifesta il suo vivo interesse e lo sdegnoso rammarico, deplorando con tutta l'anima la costituzione del Touring Club Italo-Tedesco, e l'illustre sen. Luigi Luiggi scrive al nostro Presidente: « Faccio plauso alla Sua strenua difesa del nome del Touring Club Italiano, il quale è un vero *nome proprio,* non da usarsi da altri e tanto meno in connessione con la parola italo-tedesco. Tutti gl'Italiani la seguiranno in questa difesa ». E il Direttore Gen. della Statistica: « In piena consonanza di pensiero con codesta Direzione, come funzionario e come vecchio Socio, mi unisco ad essa in questa nobile protesta e formulo l'augurio che la giustizia italiana riconosca ben presto gli intangibili diritti del nostro Sodalizio ».

La Presidenza della Deputazione Provinciale di Cremona volle pur associarsi a noi « nel deplorare che altra Istituzione abbia voluto abusare del nome del Sodalizio ». La Camera di Commercio di Carrara esprime « il più vivo plauso per l'azione intrapresa, insieme con l'augurio che essa conduca al completo riconoscimento delle ragioni di codesto benemerito Sodalizio ». La partecipazione alla « giusta azione difensiva » e l'augurio dei migliori risultati ci sono espressi dall'Automobile Club di Genova. L'assemblea dei soci del Club Alpino di Bolzano ci ha telegrafato l'espressione della sua viva solidarietà. Pure telegraficamente i soci e dirigenti della « Pietro Micca » hanno elevato « un entusiastico urrà al Touring Italiano deprecando contro usurpatori titolo italianissima istituzione ».

Ma un documento più prezioso di tutti è pervenuto al nostro Presidente, dall'on. Alessandro Gorini, Presidente della sezione provinciale milanese dell'Associazione Nazionale fra Mutilati ed Invalidi di Guerra, con questa lettera squisita: « Le trasmetto una cosa interessantissima: una vecchia bolletta del Touring Club Italiano intestata al signor capitano cav. Leopoldo Bassi, nostro socio e valoroso mutilato. Egli la teneva nel portafogli quando nel 1915 fu in trincea e quando, malamente ferito, si ebbe il braccio destro ridotto in frantumi. Coricato, il cap. Bassi, in una barella, il braccio filtrò sangue dovunque era possibile e perfino sul documento, dove il liquido prezioso disegnò, come Ella vede, un albero vigoroso e frondente. Tutto ciò che di macabro poteva a tutta prima sembrare, in tal modo, scomparve, ed ora ne risulta solamente la gentilezza di un simbolo. Di contro al germogliare delle Sezioni più o meno turistiche del Touring Club Italo-Tedesco, non Le giunge la cosa come un lieto presagio? È certo che sì. Tenga per fermo che i Mutilati furono e sono sempre molto vicini alla Sua italianissima Istituzione, così come è vero che essi sentono oggi il dovere di rinnovarle, col più assoluto esclusivismo, la espressione tenace della loro simpatia ».

Il cimelio incomparabile è presso di noi, simbolo sacro e auspicio sicuro per la nostra battaglia e per la nostra fede italiana.

***

Il plebiscito di cui qui vi è solo un riflesso — quello di una piccola parte di coloro che presero la penna per scrivere — il plebiscito che ha ben altra diffusione nei cuori e nelle menti di centinaia di migliaia di italiani non può non impressionare i pochi uomini che hanno creduto di persistere, malgrado le pratiche concilianti esperite, ad usare un nome che per giudizio del cuore e del pensiero di centinaia di migliaia di italiani essi non avevano e non hanno diritto di usare.

Non hanno diritto. Lo dirà il Tribunale in sua sentenza. Ma che cos'è il giure ai confronti della coscienza nei casi contingenti? Nessuna sentenza, anche la più favorevole, potrebbe avere il valore di prova provata che il pensiero di migliaia di italiani è che il nome « Touring Club » è in Italia proprietà intangibile del Touring Club Italiano.

FIG. I - GUADO DEL TACAZZÈ IN MAGRA, 15 km. A MONTE DEL T. SITTONA.

BELLEZZE NATURALI DELLA COLONIA ERITREA

IL SETIT PITTORESCO E SCONOSCIUTO

Il Tacazzè-Setit in generale.

Come molti altri fiumi dell'Africa Orientale anche questo di cui intendo rivelare qui alcuni aspetti particolarmente pittoreschi, è noto sotto tre nomi principali: Tacazzè, Setit e Tica, secondo ch'esso vien denominato dalle popolazioni rivierasche di lingua differente mentre attraversa l'Impero Etiopico, oppure tocca con la sua sponda destra il paese dei Cunama o Baza (1).

Il nome di Tacazzè, dalle origini, gli vien conservato sino alla foce di uno dei suoi affluenti di destra, il T. Sittona; quello di Setit per gli Abissini di riva sinistra, e quello di Tica pei Cunama, lo assume dal Sittona sino alla fine del suo ancor lungo corso, ossia sino alla confluenza nell'Atbara (fig. 2).

(1) Vedi: *Le Vie d'Italia*, agosto 1924; pag. 845.

Notisi che per oltre 100 km. del suo corso inferiore il Setit costituisce il confine politico e naturale tra la nostra Colonia Eritrea e l'Impero Abissino; ma a proposito specialmente delle sue due diverse denominazioni è interessante constatare come i due nomi corrispondano molto palesemente ai due principali e diversi caratteri morfologici del lungo percorso: il tratto chiamato Tacazzè (figura 2), tutto compreso fra i monti abissini è più o meno stretto e profondamente avallato a monte tra le membrature montuose che servono di costole divisorie fra una valle e l'altra, o tra ripidi fianchi che son poi le scarpate erose degli altipiani o « ambe » abissine laddove è più pronunciata l'erosione progressiva; il tratto invece chiamato più comunemente Setit anche nelle carte, incomincia subito ad essere ampiamente aperto come lo richiede la maggior influenza del-

FIG. 2 — I 710 KM. DEL TACAZZÈ-SETIT E L'UBICAZIONE DEL «CANALE A MARMITTE» ESPLORATO DALLA NOSTRA MISSIONE.

parte appartengono al massiccio montuoso dell'Abissinia che è il più importante massiccio dell'Africa Orientale.

Da esso infatti, ossia dal complesso delle condizioni geografiche che da esso derivano, il Setit trae le sue principali prerogative che ne fanno, dopo il Nilo Azzurro, non solo il più bello, ma addirittura l'unico fiume degno di tale nome di tutta l'Africa Nord-orientale.

E, se è prerogativa dei fiumi in generale, di quelli almeno che percorrono alcune centinaia di chilometri dalle proprie sorgenti sgorganti nelle più alte giogaie di un gruppo di monti per poi gettarsi in un nuovo bacino a traverso una vasta pianura alluvionale, di presentare una più o meno

l'erosione regressiva, il degradare continuo verso W. dell'orografia eritrea la quale, presso il confine occidentale, finisce col divenire la gran piana argillosa del Sudán, ossia una vasta zona spianata dall'erosione generale ed essenzialmente arida.

Le sorgenti del Tacazzè trovansi nel Paese degli Amhara tra i Monti Abuna Josef e Santara le cui cime superano i 4000 m.

Per una cinquantina di km. il suo primo corso si mantiene in direzione E.-W., poi volge verso N. per 200 km. circa, piega nuovamente ad W. ed a N.-W. per altri 200 km. circa, e finalmente nei suoi ultimi 250 km. corre maestosamente verso S.-W. e N.-W. per gettarsi nell'Àtbara dopo un tragitto totale che supera senza dubbio i 710 chilometri.

Si calcola approssimativamente che il suo bacino imbrifero si aggiri intorno ai 77.000 kmq. di superficie, dei quali la massima

grande varietà d'ambienti geografici o morfologici, il Tacazzè-Setit devesi annoverare certamente fra quelli che forniscono una alternanza svariatissima di tronchi, dove la molteplicità morfologica, l'abbondanza della ricca fauna africana e la lussuosità della vegetazione, assumono ognuna ricchezza degna di nota, alimentata ancora dalle varie caratteristiche geologiche e climatiche.

Io però mi limito a descrivere brevemente quel centinaio di chilometri del Setit propriamente detto che visitai nei primi mesi del 1923 partecipando alla Missione Corni-Calciati-Bracciani (1).

Nelle sue linee generali il regime del Setit si divide in due grandi e opposti periodi: uno di piena ed uno di magra. Il primo periodo coincide con i mesi di estate e deve la sua importanza al combinarsi non

(1) Vedi: *Le Vie d'Italia*, febbraio 1924.

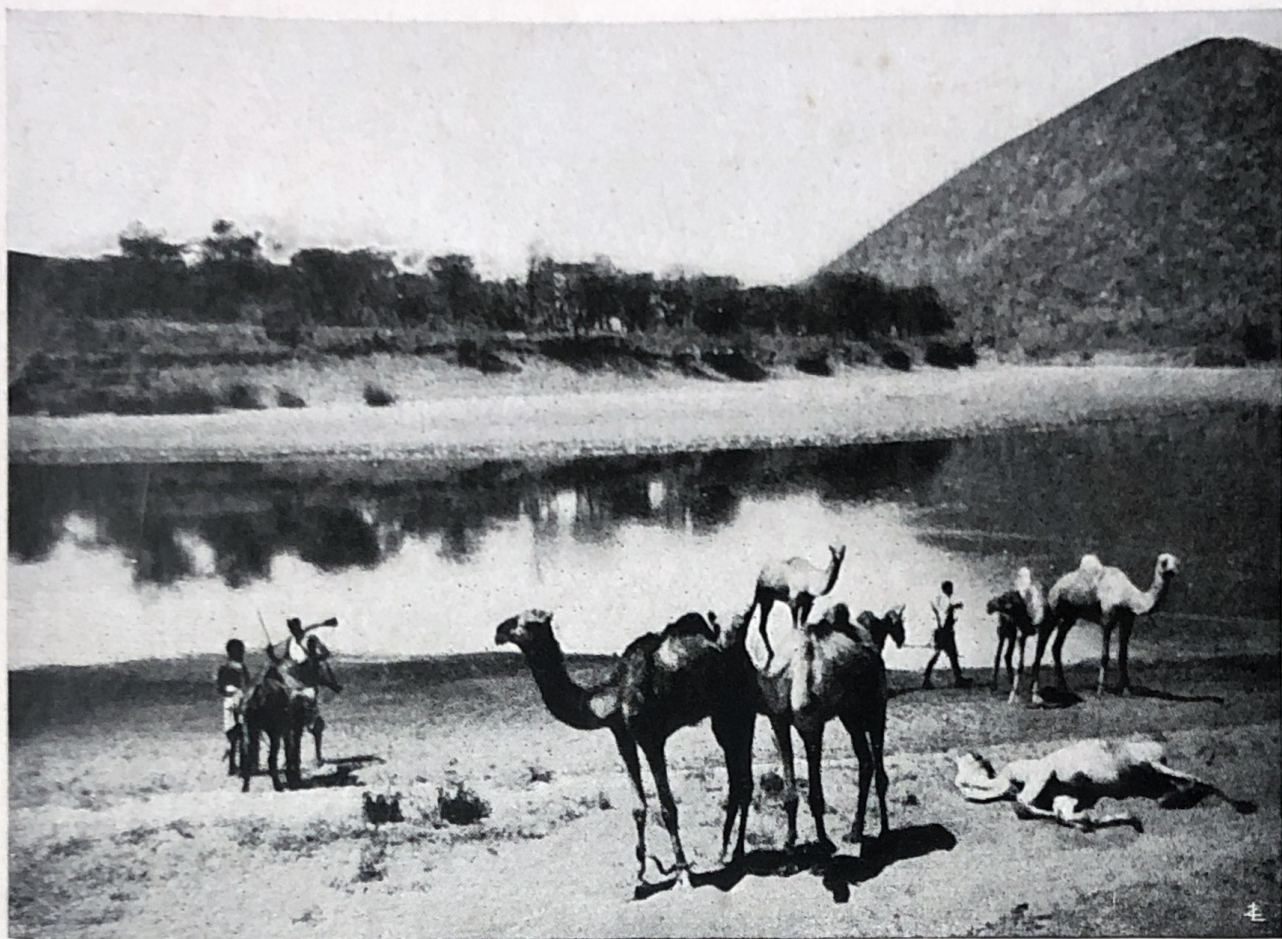



FIG. 3 - IL SETIT IMMEDIATAMENTE A VALLE DELLA CONFLUENZA DEL TORRENTE SITTONA. ABBEVERATA DEI NOSTRI DROMEDARI E COLLINA DEL PICCOLO POSTO MILITARE DI SITTONA.

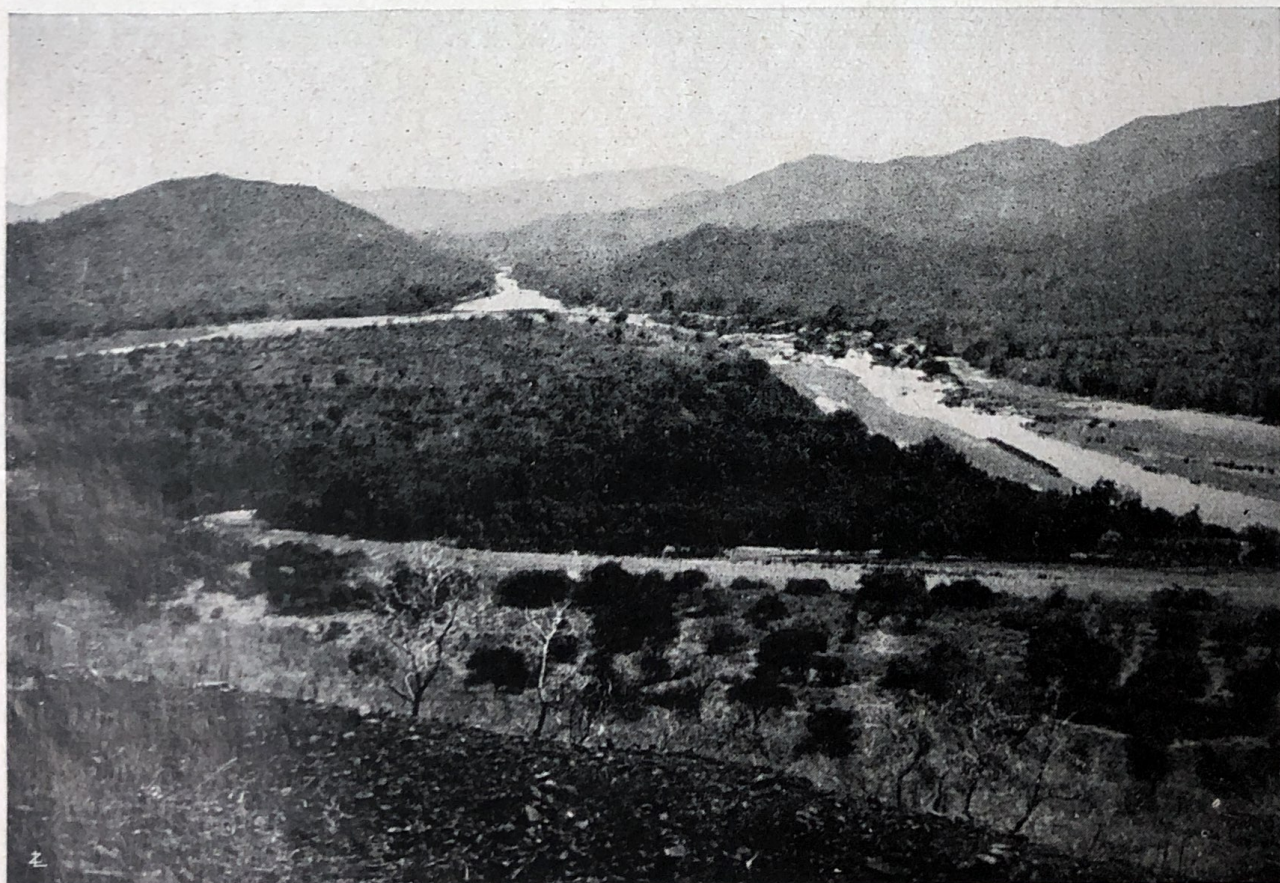



FIG. 4 - IL SETIT E UNA DELLE SUE ISOLE, VISTI DAL PICCOLO POSTO MILITARE DI BIAGHELA, VERSO MONTE. A SINISTRA IL M. USUBI, A DESTRA IL M. UGOGOTI, IN TERRITORIO ABISSINO.

FIG. 5 - IL SETIT PITTORESCO TRA SITTONA E BIAGHELA VISTO DAL SENTIERO CHE NE PERCORRE LA RIVA DESTRA.

solo delle piogge periodiche di quella stagione, ma anche in parte allo scioglimento delle nevi abissine che si gettano nel suo corso sia direttamente, sia dal reticolo dei suoi affluenti superiori.

Il secondo coincide con i mesi invernali durante i quali la massa delle acque decresce da monte verso valle in gran parte assorbita dall'enorme evaporazione richiesta dalla zona sudanese. Tuttavia, a differenza dei fiumi vicini i quali sono ridotti per la maggior parte dell'anno ad alvei asciutti di grandi torrenti dove i radi pozzi artificiali utilizzano le acque del subalveo, nel Setit l'acqua scorre perennemente raggiungendo per logica conseguenza l'apogeo della purezza e della limpidità appunto nel periodo di massima magra, quando cioè l'acqua fluente con lentezza può depositare tutte le sue materie in sospensione.

Ai due opposti periodi annuali corrispondono, come al solito, due letti principali, il maggiore ed il minore, i quali rivelano un contrasto tra i regimi, assai più grande che non quello osservabile nei nostri torrenti appenninici che sfociano nella pianura padana, come il Setit sfocia nella sudánica. D'altra parte, salvo le proporzioni, il Setit ed il Taro o il Trebbia, per es., presentano grandi somiglianze morfologiche che arrivano persino alle dimensioni dei materiali di trasporto, paragone che non si potrebbe addurre, ad esempio, pel Gasc, l'alveo inferiore del quale è per la massima parte sabbioso e di morfologia ben diversa, quale risultanza, si intende, di un regime radicalmente diverso.

Quando il Setit è in piena, sviluppa una potenza erosiva e di trasporto veramente grandiosa che si legge facilmente anche dipoi sul volto sconvolto ed irregolare del suo grande letto asciutto.

In tale periodo esso taglia ogni comunica-

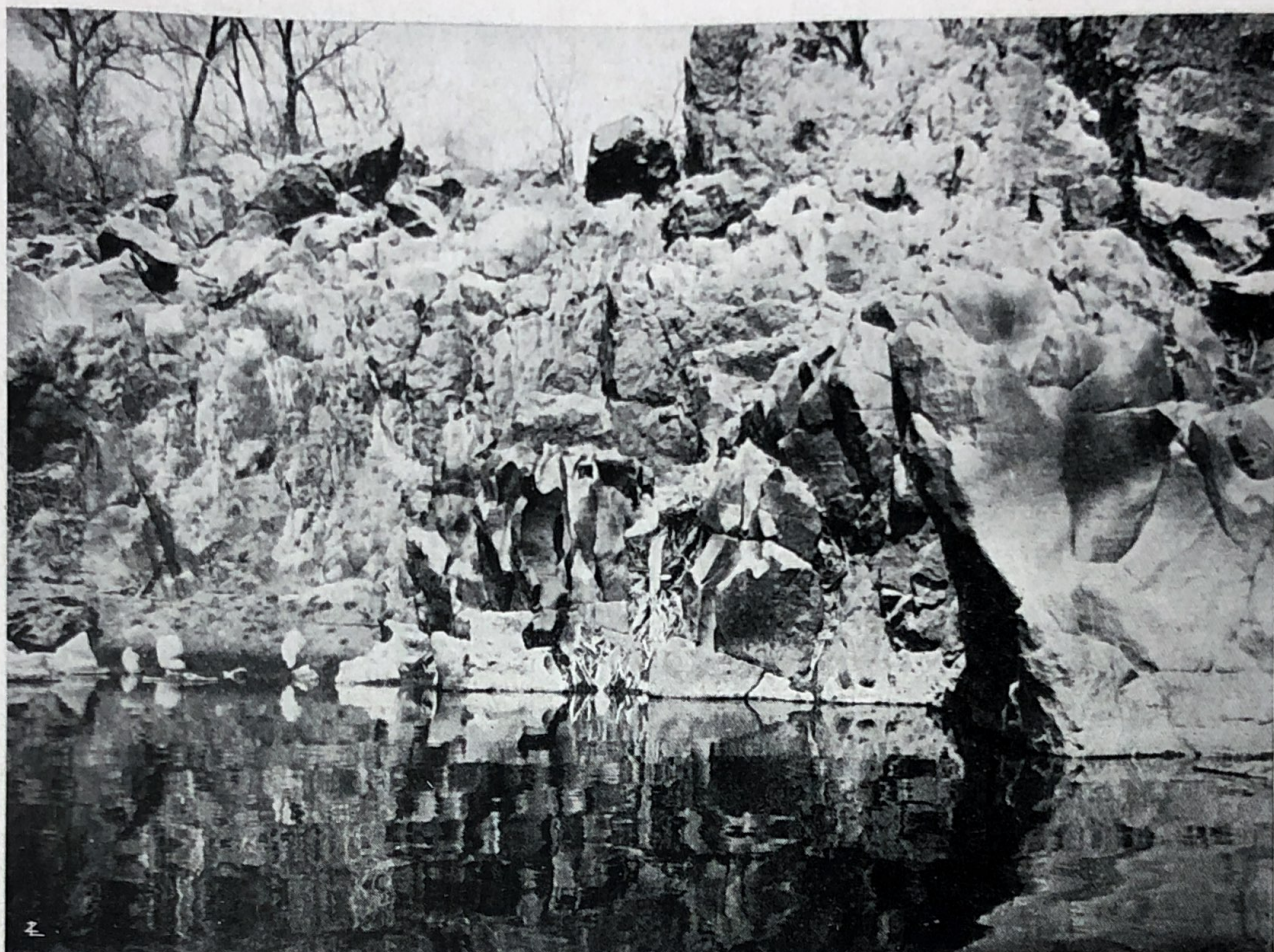



FIG. 6 - SCULTURE SPESSO MINUTISSIME RISULTANTI DAL LAVORIO VORTICOSO DELLE ACQUE CORRENTI. RIVA SINISTRA DEL SETIT INESPLORATO.

zione tra una riva e l'altra e spesso le carovane si accumulano ai guadi e restano settimane e mesi prima di poter cogliere una giornata propizia.

Una notevole caratteristica che il Setit presenta in misura superiore ai nostri torrenti sopracitati, risiede nel profilo longitudinale composto da un alternarsi più o meno continuo di *soglie* e di *fosse* profonde, le quali ultime divengono il salutare rifugio della grande fauna acquatica quando regna la calma, e quando l'acqua del tratto inferiore defluisce con tale lentezza da sembrar stagnante.

Fauna e flora.

Noi abbiamo accampato a più riprese sulle rive del Setit cacciando, pescando, raccogliendo, osservando in quasi tutti i campi dello scibile naturalistico. Ed ogni giorno erano per noi nuove meraviglie che venivano ad allietarci inaspettatamente, a riempire di occupazioni molteplici le ore di quella bella vita di avventure e di fruttuose fatiche, ore che ci sembravano veramente brevi di fronte al lavoro da compiersi e ai desiderii da soddisfare!

Una mandria di elefanti aveva lasciate numerose tracce indubbie e freschissime del suo passaggio; molteplici orme isolate di grossi e piccoli ippopotami si scorgevano qua e là sui banchi di sabbia in riva al fiume selvaggio; coccodrilli d'ogni dimensione svelavano ogni giorno la loro subdola presenza, tanto paurosa agli indigeni, nelle fosse più profonde; chiassosi branchi di grosse scimmie sbucavano in lunghe file dalla vicina boscaglia per dissetarsi nelle limpide acque del Setit; piccoli gruppi di timorose antilopi ed agili gazzelle si profilavano di tanto in tanto sui lontani greti più vasti; lenti uccellacci rapaci, avoltoi, l'elegante serpentiere e queruli palmipedi dai vivaci colori, risalivano a brevi tappe la fresca corrente sparsa di alghe mucillagginose e di grosse ostriche a banchi compatti; mostruosi pesci macrocefali, quali i siluridi voraci, addentavano avidamente i nostri grossi ami, abboccati anche dalle tartarughe acquatiche (trionici) mentre le insidiose reti

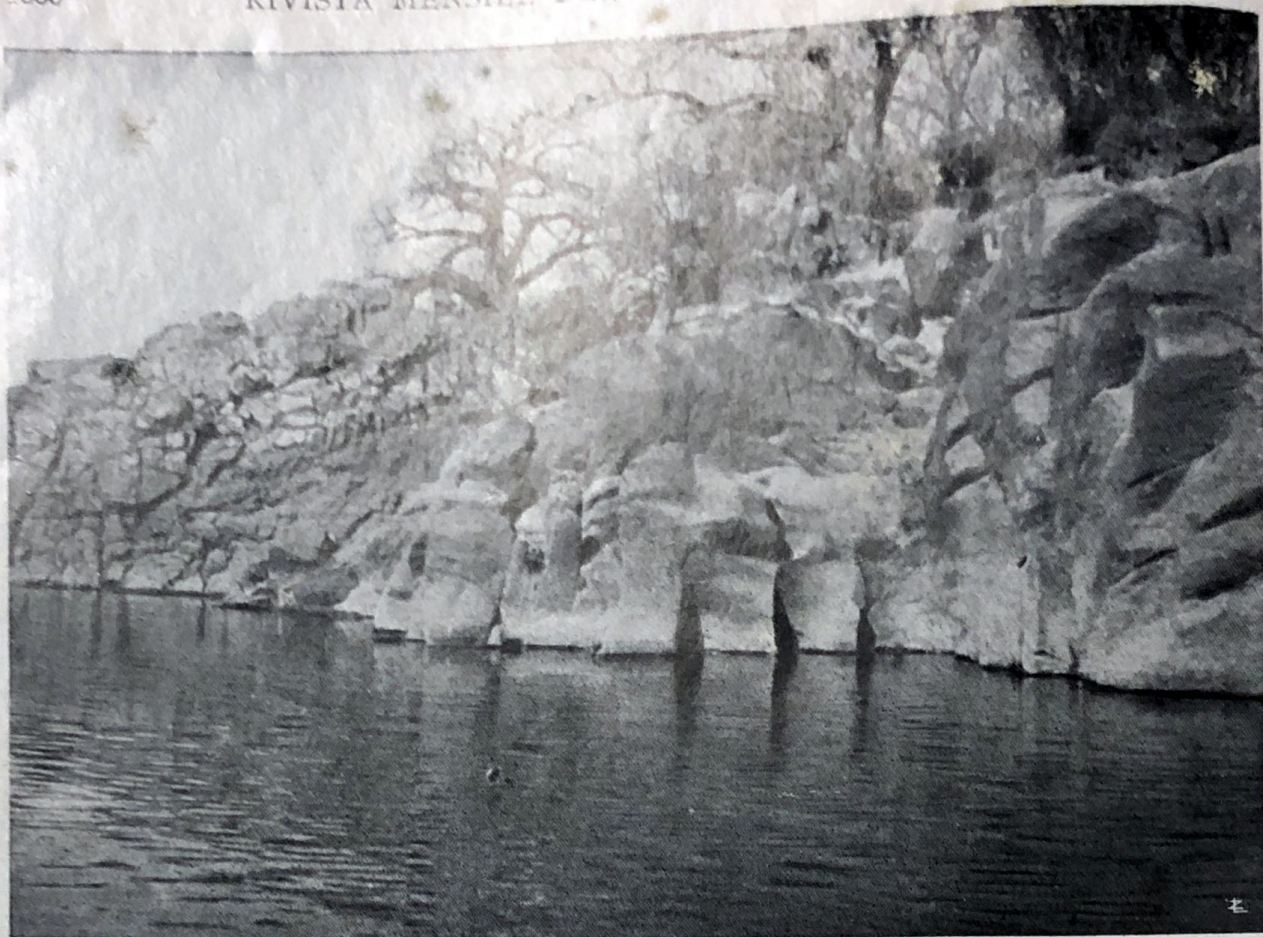



FIG. 7 - ....RESIDUI DI MARMITTE GIÀ SFONDATE NELLE LORO PARETI DIVISORIE, D'OGNI FORMA E D'OGNI DIMENSIONE, CHE HANNO CONTRIBUITO A SCAVARE SIA IL GRAN CANALE PRINCIPALE....

notturne ci regalavano ogni mattino svariati pesci minori (alcuni dei quali nuovi alla scienza) interessantissimi per le loro forme bizzarre; .... poi, di notte, mentre il campo riposava chetamente al bagliore rossigno dei fuochi fumanti, non era raro il caso in cui il maestoso ruggito del leone vagante ne squarciasse il silenzio solenne, alternandosi con i lievi fruscii degli agili predatori minori della foresta, o con il ringhiare sfaccato delle iene macabre vili e feroci, vittime frequenti, nelle nostre trappole, della loro insaziabile ed oscena voracità.

Nè con ciò l'elenco della fauna più vistosa può credersi esaurito, chè, anzi, lungo il Setit potemmo annoverare ancora facoceri, istrici, giraffe, leopardi, gatti selvatici, francolini, faraone, *aigrettes,* cormorani e molti altri uccelli. Fra questi, degni di particolare menzione, erano i nuvoli immensi di quei piccoli passeracei o bengalini, detti *becco di corallo* i quali riunivansi in tale copia per recarsi a bere che i loro stormi compatti oscuravano letteralmente il sole!

La vegetazione più intensa e verdeggiante durante il periodo della siccità e degli incendi, trovasi limitata a due strisce o fasce più o meno strette lungo il corso del Setit. Tali fasce si allargano e si diramano in quei rari luoghi dove le terrazze laterali sembrano alimentate dal subalveo apparentemente secco di alcuni affluenti maggiori. Essa si compone in massima parte di alte graminacee, di ricini selvatici, di ziziphus, di baobab, di sicomori, di palme-dum nane ed arboree, di tamarischi, di acacie spinose, di tamarindi maestosi, ecc. (fig. 1 e 4).

Il canale a marmitte.

Presso la confluenza dell'Adamò, ci attendeva pel 1° di marzo una gradita quanto inaspettata sorpresa! Inaspettata perchè dopo aver perlustrato poco meno di una sessantina di km. di fiume ci immaginavamo che il Setit non dovesse più cambiare i suoi caratteri morfologici generali. Sta di fatto che nel punto preciso dove la carta al 400.000 dell'I. G. M. segna una quota di 610 m. sulla terrazza Adamò-Setit, la carovaniera che

FIG. 8 - ...PERFORAZIONI STRANE CHE FORMANO ARCHI PITTORESCHI RIFLETTENTISI NEL MOBILE SPECCHIO DELL'ACQUA...

prima si mantiene lunghesso il corso del Setit o anche vi entra per certi tratti, come a Biaghela (fig. 4-5), si scosta verso N.-W. e passa sul limitare della Piana di Tacalamba contornando una serie di colline che separa la detta Piana dal Setit.

Questa deviazione che fa l'unico sentiero comunemente battuto, valse forse a che nessuno dei precedenti viaggiatori europei che in numero considerevole percorsero lo stesso tragitto nei due sensi, abbia scoperto l'esistenza, o almeno abbia rilevato in tutta la sua reale importanza morfologica, la magnifica cateratta del Setit, lunga quasi 5 km., nella quale è incisa, tutta in durissima roccia cristallina, una forra, o stretta, o canale a marmitte (fig. 2 e 13), dove, ad acque basse, si possono ammirare in uno sviluppo inaspettatamente meraviglioso tutte le più ardite forme dovute allo scolpimento del moto vorticoso delle acque correnti. La natura fortissima della granitite anfibolica nella quale è scavata questa nuova meraviglia della natura è tale che, combinata con l'influenza del clima e col regime del fiume, conserva fresche, angolose o rotondeggianti, imponenti o minutissime (fig. 6) tutte le forme risultanti da quella specie di titanico scalpello che è l'acqua carica di materiale roccioso, di guisa che si potrebbe seguire passo passo l'intiera metamorfosi progressiva delle forme: piccole incavature iniziali o isolate, o in serie allineate, sparse qua e là o aggruppate sull'ampia superficie della roccia levigata del fondo e dei fianchi; magnifiche marmitte dei giganti veramente.... gigantesche, ancora intatte in tutta la loro profondità di parecchi metri; residui di marmitte, già sfondate nelle loro pareti divisorie, d'ogni forma e d'ogni dimensione, che hanno contribuito a scavare sia il gran canale principale (fig. 7, 9 e 10) sia altri canali secondarii, lì, ben visibili tutt'intorno; incavature tubolari; scolpimenti ondulati o cannellati; solchi che ricordano l'erosione carsica, riseghe in contropendenza, perforazioni strane che formano archi pittoreschi riflettentisi nel mobile specchio dell'acqua (fig. 8), rupi isolate che rammentano piccoli castelli in rovina (fig. 10 e 11),

FIG 9 - ...SIA ALTRI CANALI SECONDARI, BEN VISIBILI TUTT' INTORNO....

massi arrotondati e grossi ciottoli sferici che furono spesso gli strumenti permanenti adoperati dalla corrente per scavare le più belle marmitte con l'aiuto della ghiaia e della sabbia trasportate....

Non è possibile rendersi un conto esatto della magnificenza strana, e ricchissima di forme di questa forra del Setit, se non la si percorre placidamente per intiero con una piccola imbarcazione. Guardata dall'alto dei suoi fianchi la si vede nel suo insieme ed è, in vero, interessante e cupa per la scabrosità delle sue forme e pel colore oscuro della roccia (straordinariamente alterata, fig. 13) dalla patina o vernice tropicale che Alessandro di Humboldt rilevò per il primo nei fiumi dell'America Latina) rotto dal bagliore bizzarro delle infinite frastagliature patinate e lucenti al sole, gettanti ombre a forti contrasti; ma in causa appunto di tale configurazione e della profondità della gola centrale, stretta fra pareti a picco spesso tanto ravvicinate nell'imboccatura da raggiungere forti strapiombi, le più belle sculture rimarrebbero nascoste all'osservatore. Se poi, ignaro della presenza di una forra principale così repentinamente affondata al di sotto del livello generale del fiume, il visitatore si fermasse a poche diecine di metri fra quel dedalo di rocce corrose potrebbe non accorgersi affatto della importanza reale della forra occupata dall'acqua!

Infatti, se il profilo longitudinale di tutto il fiume ed in particolar modo del tratto della cateratta, si scompone in tante forre o bacini profondi separati l'uno dall'altro da soglie elevate sulle quali corre un semplice velo d'acqua di pochi cm. di spessore, il profilo trasversale del punto più caratteristico del canale a marmitte può rappresentarsi schematicamente come nello schizzo della fig. 14. In esso l'acqua di magra occupa il

FIG. 10 - .... PER MEZZO DELLA NOSTRA FRAGILE BARCHETTA POTEMMO PERSCRUTARE OGNI PIÙ PROFONDO RECESSO DI TUTTO QUEL PICCOLO MONDO NUOVO...

fondo della forra, mentre tutto il resto (il letto maggiore) trovasi all'asciutto presentando qualche zona occupata da una coltre di alluvioni varie.

Come già dissi, la soglia granitica intaccata dal Setit si inizia all'Adamò e si protrae verso valle per una lunghezza di circa 5 km. o poco meno, All'inizio il letto maggiore potrà avere cinquanta metri di larghezza, poi si allarga per raggiungere anche i 150 e 200 m., cosparso di isolotti scogliosi di varia importanza.

La stessa gola occupata dall'acqua presenta dimensioni molto incostanti (fig. 9, 12, 13 e 14): dai 15 m. di larghezza e 4-5 di profondità passa, a traverso irregolarissimi aspetti, a restringersi sino a 1 metro e mezzo con profondità, ad acque basse, anche di 11 m. circa. Ciò si constata dopo una cascata di pochi metri dove l'acqua defluisce lentamente tra pareti strapiombanti di 10-15-20 m., la sommità delle quali pareti, notisi, è a molti m. al di sotto del livello delle piane circostanti, anche là dove non incombono colline sul fiume.

L'amico Luigi Bracciani ed io ci siamo dunque avventurati sull'infido elemento, regno dei coccodrilli e dei siluridi, noncuranti delle spontanee ed energiche proteste sollevate dalla scorta indigena quando questa dovette abbandonarci all'imbarco della nostra fragile scialuppa di tela smontabile. Gli indigeni sostenevano, frutto di una fervida fantasia, che i coccodrilli con un colpo di coda ci avrebbero sommersi ed infallantemente divorati vivi!

Comunque eccoci in barchetta un po' seccati dal fatto che il peso delle nostre persone facesse zampillare di soverchio l'acqua dalle cuciture,.... ma incoraggiati ed orgogliosi della persuasione (credo esatta) che a noi spettasse poi il vanto di primi navigatori di questo tratto sconosciuto del Setit.

Mentre uno di noi rema sullo specchio della placida e limpida corrente, l'altro tiene a portata di mano la macchina fotografica, la carabina, e mantiene la funicella della « durlindana » calata dietro la scìa.

In Africa non tutte le giornate sono egualmente fortunate e liete, ma quella fu invece per noi una delle più belle di tutto il viaggio poichè, per mezzo della nostra bar-

FIG. 11 - ....RUPI ISOLATE CHE RAMMENTANO VECCHI CASTELLI IN ROVINA....

FIG. 12 - BACINO DI ALLARGAMENTO DELLA GOLA DEL SETIT E STRANO ASPETTO DELLE SUE PARETI.

FIG. 13 UNO DEI TRATTI MENO TORMENTATI DELLA FORRA A MARMITTE DEL SETIT (FORRA PRINCIPALE, PARTE A VALLE).

chetta potemmo perscrutare comodamente ogni profondo recesso di tutto quel piccolo mondo nuovo, dov'è un continuo variare di prospettive, di distanze, d'inganni, di misteri, di giuochi che vi fanno le rocce, il sole e la vostra fantasia sovraeccitata!

A mo' di diversivo di tanto in tanto il grosso amo mi dava un forte strappo e mi avvertiva che uno di quei grandi mostriciattoli baffuti poteva anche giuocarci un brutto tiro se non ci fossimo recati alla riva per trarlo dall'acqua mediante tutte le precauzioni di un vecchio pescatore. Contemporaneamente, dalle svolte e dagli oscuri anfratti rocciosi si involavano, rumorosi, piccioni torraioli, cormorani, falchi pescatori e rondini rupicole.

Sotto il pelo dell'acqua, nel tratto più re-

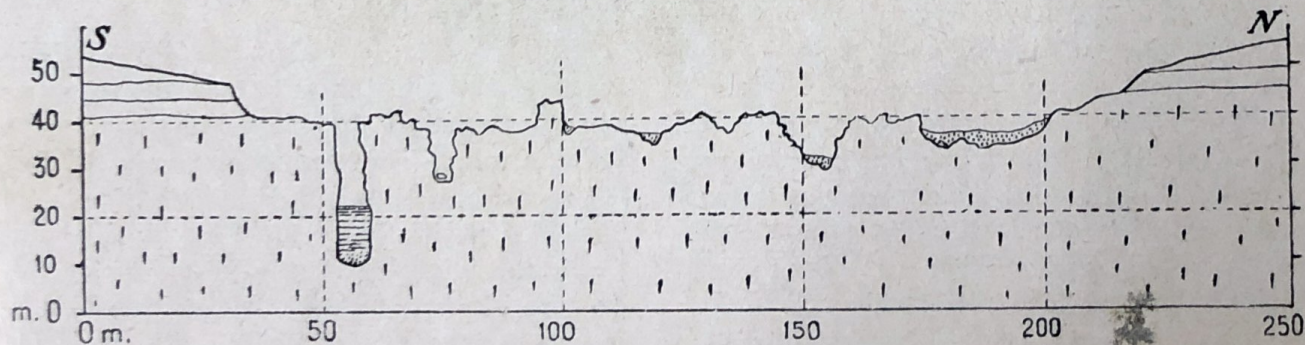



FIG. 14 - PROFILO TRASVERSALE DIMOSTRATIVO DEL LETTO INESPLORATO DEL SETIT IN UNO DEI PUNTI PIÙ CARATTERISTICI DELLA SUA GOLA A MARMITTE (FIG. 2 E 10). LA SOGLIA GRANITICA È OVUNQUE EROSA DALLE ACQUE, MA PIÙ PROFONDAMENTE LÀ DOVE SCORRONO PERENNI ANCHE DURANTE LA MASSIMA MAGRA COM'È IL CASO NEL MESE DI MARZO QUI RAPPRESENTATO.

(Notisi lo strapiombo della parete destra del canale principale ed i pitoni rocciosi elevati e ruderiformi).

FIG. 15 - IL SETIT IN REGIONE OMBREGA (SUDÀN ANGLO-EGIZIANO) AFFONDATO NEI SUOI ANTICHI DEPOSITI CHE SPESSO FORMANO ALTE MURAGLIE IN ROVINA MINATE AL PIEDE.

moto del canale, vedonsi banchi estesissimi di ostriche in fitte masse regolari attaccate solidissimamente alle pareti laterali ed agli scogli isolati segnando così il livello perenne delle acque basse su uno spessore medio di circa 60 cm.

In certi punti, dove forse la gola è più profonda, non era più larga di m. 2 e mezzo rendendo impossibile la manovra dei remi: allora eravamo costretti a spingersi innanzi puntando le mani contro le pareti del canale. E quali strane impressioni provavamo là in fondo! Anzi che in Africa ci sembrava di trovarci all'inizio di una esplorazione speleologica piena di mistero e di visioni fantastiche e pittoresche....

Il corso inferiore.

Altre soglie della stessa natura a quella suddescritta affiorano nel letto del Setit del suo corso inferiore prima di giungere all'isolotto alluvionale di Om Ager.

Io notai ad esempio quella di Ellam dove si possono scorgere bensì bellissime sculture create dai vortici della corrente, ma che sono ben lungi dal costituire un complesso così importante e meraviglioso come il caso presso l'Adamò.

Più a valle, gli accidenti collinosi della regione attraversata dal fiume vanno sempre più affievolendosi sino al confine della nostra Colonia, oltre il quale, sempre verso W., il Setit, carico di alluvioni ed affondato nei suoi antichi depositi che spesso formano alte muraglie in rovina (fig. 15), solca maestoso e pigro, fra il più solenne silenzio africano la sterminata e paurosa monotonia della semiarida gran piana sudanese.

CESARE CALCIATI.

(Fot. di L. Bracciani e C. Calciati con Verascope Richard).

PER LA CONOSCENZA DELL' ITALIA MERIDIONALE

L'ascesa magnifica di questa nostra Rivista nell'apprezzamento degli spiriti colti italiani, la diffusione sempre più larga che ne consegue, la certezza che essa eleverà ogni giorno più il suo posto d'onore non solo fra le massime riviste italiane, ma anche nell'arringo internazionale, non ci fa dimenticare che anch'essa è perfettibile e che il Touring deve perseguirne il miglioramento guardandola non solo con giusto compiacimento ma anche con occhio critico.

La grande linea redazionale è segnata e seguita da anni con tranquilla costanza. La pratica espressione di questo indirizzo si è sempre più affinata. Ciascuno osserva o almeno sente che il tono degli articoli è sempre quello della volgarizzazione, ma l'acutezza degli scrittori, la nascosta e pur reale profondità degli scritti, la varietà sapientemente scelta degli argomenti, l'interesse raggiunto dallo insieme crescono sempre.

Nondimeno un certo squilibrio, maggiore di quello che dovrebbe in realtà verificarsi, accade fra la somma di ciò che si riferisce, nelle *Vie d'Italia* al Nord e al Centro del paese in confronto del Mezzodì e delle Isole. Se si contano le pagine — per esprimere il pensiero un po' grossolanamente, con una misura aritmetica — che parlano dell'Italia dal parallelo di Roma in su, se ne trovano assai più che da Roma in giù.

È un partito preso?

Eh, no! Il partito preso sarebbe l'opposto, s'intende tenuto equo conto dei coefficienti che entrano in causa.

È bensì vero che alcuni elementi programmatici delle *Vie d'Italia* — primo quello degli sviluppi del lavoro nazionale — industrie, costruzioni edilizie, grandi lavori, bonifiche d'ogni genere e così via — forniscono più grande mole per il Settentrione; è vero anche che particolari sviluppi delle manifestazioni d'arte hanno fonte di predilezione in alcune regioni del Centro.

Ma questi stessi elementi e tutti gli altri, anche se per avventura qualcuno fosse meno ricco, potrebbero per il Meridione e le Isole avere più largo sviluppo, *perchè Meridione ed Isole sono assai meno illustrati e perciò meno noti del resto del paese.*

Nostro desiderio vivissimo, nostra tendenza programmatica sarebbe precisamente quella di contribuire più largamente di quanto riusciamo, malgrado ogni sforzo, a fare, e di colmare le deplorate lacune.

***

Senonchè una barriera non facile da abbattere si oppone al nostro desiderio ed è sostenuta, almeno in parte, dagli interessati stessi a romperla, cioè dai Meridionali e dagli Isolani. È dal loro aiuto che noi speriamo molto: è, il presente, un appello ad una maggiore loro cooperazione.

Un Maestro di viaggi, acuto osservatore, conoscitore di gran parte del mondo, scrittore piacevole e profondo — Giotto Dainelli — scriveva recentemente nelle *Vie d'Italia* alcune parole di proemio a un suo articolo «Il Sele», che trascrivo qui, perchè dicono una dura ma grande verità e possono venire commentate agli scopi di questo appello:

«Pur che da Napoli si percorra una delle grandi strade che si irradiano dalla città verso la pianura, e si oltrepassi anche questa, e si penetri in mezzo ai monti per una delle valli che ne sfociano, — si entra subito, si può dire, nell'Italia sconosciuta. Dire sconosciuta credo non basti: bisogna forse dire anche negletta.

«La mente nostra, — di uomini, cioè, abituati ad osservare, e che l'osservazione sogliono confortare e accompagnare con confronti e paragoni, perchè la visione dei fatti e dei caratteri osservati ne risulti più viva, e direi quasi più incisiva, — la mente nostra, dunque, corre spesso alla imagine che di altre regioni è rimasta impressa nei nostri ricordi e nelle nostre conoscenze, ogni volta che siamo tratti ad osservare una regione per noi nuova. A me, naturalmente, il paragone corre spontaneo, sempre, con la mia Toscana, prima che con le altre delle regioni d'Italia, tutte così ammirevoli nella loro varia bellezza. Ebbene, in verità: se Firenze è, indiscutibilmente, la «capitale» della intera Toscana, della Toscana però io non conosco la «provincia». Ogni altra sua città (Arezzo, Lucca, Siena, San Gimignano, Pienza, ecc.), ogni altro paese ha le sue tradizioni, le sue ricchezze d'arte, le sue bellezze di natura, ma ha anche la sua gente che è attaccata, quasi inconsapevolmente, a queste tradizioni, a queste ricchezze d'arte, a queste bellezze naturali. Non parlo — ben inteso — del popolo minuto; parlo della aristocrazia, nel senso etimologico e quindi più estensivo della parola. Gente, dunque, che è attaccata alla propria cittadina od al proprio paese, e vi abita, vi esercita la propria attività, vi studia anche magari, conservando e tramandando quei piccoli focolari di cultura locale, che talora rap-

presentano veri piccoli tesori d[illegible]apienza. E l'attaccamento, in chi vive il [illegible] dell'anno nelle città, è anche verso la campagna: che di primavera e più d'autunno si popola di cittadini.

« Qua giù, invece, tutto il contrario: vi è una grande « capitale », Napoli, e tutto il resto, dagli Abruzzi alla estrema Calabria, è « provincia ». E a Napoli accorrono dalle piccole e grandi cittadine, dai paesotti tutti quelli che costituiscono l'aristocrazia del paese: del nome, del censo, della coltura, dell'intelligenza. Anche quando la stagione estiva li allontana dalla capitale, si affollano nei dintorni più immediati che ne sono le tradizionali località di villeggiatura, o addirittura vanno lontano, sugli Appennini nostri o sulle Alpi, o più lontano ancora: quasi mai nelle cittadine, nei paesi o nelle campagne donde sono originarî e con i quali hanno ancora legami se non altro di interessi.

« Un'Italia, dunque, che quasi sembra disprezzata dai suoi. Ragioni storiche: lo so. Contentiamoci, però, di osservare i fatti, senza neanche ricercarne le cause, del resto facili a trovarsi. Un'Italia, comunque, che è certamente sconosciuta ai più degli Italiani.

« Che ne conoscono, infatti, gli Italiani? Le bellezze azzurre del golfo che si compone tra il Miseno e la estrema punta sorrentina, Capri col suo profilo di sirena affiorante appena e le lunghe chiome galleggianti sul mare, il Vesuvio col suo pennacchio di fumo variamente disteso secondo il vario spirare dei venti. Sì: anche il Museo, anche Pompei; anche Piedigrotta, se volete, ed anche « Naso 'e cane » con gli spaghetti alle vòngole: giuro, che per i più dei forestieri, sono tutte quante meraviglie da mettersi ad un medesimo livello!

« Ma per arrivare a Napoli, quando poco oltre Cajanello si sbocca nella grande pianura campana e la si percorre presso il suo margine, credo che ben pochi sappiano cosa vi sia oltre quei primi poggi, ora nudi ora verdeggianti di rada macchia, che la chiudono dalla parte di Oriente, ed ancor meno si sentano punti dal desiderio di sapere. Di lì comincia, infatti, l'Italia sconosciuta ».

Il lamento dell'illustre Dainelli può essere inteso in diretto collegamento colle *Vie d'Italia* e con quell'equilibrio regionale nord-sud che noi desideriamo di raggiungere.

Se *Le Vie d'Italia* sono tanto apprezzate da un capo all'altro del Paese, ciò dipende, tra altro, dalla loro costante oggettività. Monumenti e lavori, impianti e paesaggi vi sono descritti e giudicati con una ragionevole misura di sostanza e di forma — talora ammirativa, talora meno (e anche assai meno!) — commisurata al valore di fatto, proporzionata all'importanza effettiva che nel quadro generale della Rivista le cose descritte devono avere. Questo senso di equilibrio non sempre si trova — bisogna dirlo con franchezza — nelle collaborazioni meridionali. La foga dell'espressione fa dimenticare i confini della realtà. Il diapason è spesso sbagliato, ha un carattere eccessivo, di corrispondenza giornalistica a effetto, più che di scritto di volgarizzazione. Articoli di questo genere non possono entrare nelle *Vie d'Italia* ove porterebbero il discredito.

Occorre una positiva sostanza e precisione di fondo e una maniera di esporre! Citiamo qui ad esempio: la Calabria è tale regione da offrire ad una illustrazione turistica soggetti di interesse grandissimo. Monti, vallate, coste, isolette, grotte, boschi, fiumare, paludi, miniere, vegetazioni speciali, per dire solo di cose naturali, sono un campo inesauribile per chi sa ricercarne le accidentalità, i casi, i dettagli che possono colpire per la novità o l'importanza. Ma poi vi è l'uomo e l'opera sua, che in Calabria presenta infinite particolarità degne di nota: è tutto un mondo quasi ignorato da chi non è calabrese: la generosa natura di quelle popolazioni svolgentesi in un ambiente caratteristico fornisce elementi pieni di originalità a chi li sappia trovare, ritrarre con garbo, giudicare con serenità, criticare o lodare secondo i casi, rendere noti perchè moderni indirizzi vi portino luci e progressi o moderne deviazioni del così detto spirito di civiltà delle regioni così dette più progredite si specchino nella sostanziale onestà di usi primitivi.

Ebbene, abbiamo letto un recente libro sulla Calabria turistica che è tipico: molta coltura classica, una tavolozza letteraria di colori vivissimi, splendida ed abile nel mischiare mitologia e leggende con tramonti e con marine, ma il fondo è di chiacchiere enfatiche per cui alla fine del libro ci siamo chiesti se avevamo imparato qualche cosa. Quasi nulla avevamo imparato! Quel libro non era nè poesia, nè storia, nè descrizione: vuoto.

L'abitudine del viaggiare confrontando, ammorza la tendenza ai giudizi unilaterali su molte cose del « natio loco ». Ma in pari tempo ne mette in rilievo e ne fa apprezzare meglio altre che per consuetudine si trascurano. Sono queste che vanno ricercate e valorizzate con giusto orgoglio, talora, o con discernimento critico, o anche soltanto come documento della nostra terra o della nostra vita.

Non sempre, ma quasi sempre — dobbiamo ammettere che qualche volta non riesce an-

che a noi — gli articoli delle *Vie d'Italia* hanno capo, corpo e piedi. Si propongono qualche cosa. Non ogni volta sono così ben fatti come vorremmo, malgrado tagli e ritocchi spesso necessari e di cui gli autori riconoscono l'opportunità. Ma insomma la sostanza non manca mai, anche se la forma o la proporzione possono lasciare a desiderare.

Ebbene, dal Meridionale è assai difficile di avere con sufficiente larghezza collaborazioni che ben s'inquadrino nel nostro programma. Perchè? Manca la materia? Ah, no, tutt'altro! Vi è tanto di bello e di interessante da riempirne dieci periodici come le *Vie d'Italia*.

È forse più difficile scrivere ponderatamente che lasciando le briglie libere alla fantasia con nessun controllo? Non ci pare. È puramente questione di programma. Gli ingegni fervidi del Mezzogiorno, i caldi isolani hanno in sè elementi non soltanto sufficienti ma esuberanti per la buona riuscita: basta che si limitano a usare quelli sufficienti. Ne usino, con l'acutezza che loro è propria, per scegliere il soggetto di singoli articoli, prendendo ad esempio la serie annosa di ciò che già abbiamo per tutta Italia pubblicato, poi per svolgerli col fermo intendimento di dire il più possibile, con esattezza, nel minor numero di parole, di cose che possano interessare un gran numero di lettori. E pensino che non basta «dire», occorre anche «disegnare».

***

Disegnare, cioè nel caso specifico, dare fotografie.

Anche l'ilustrazione fotografica degna delle *Vie d'Italia* è assai più difficile a ottenersi per il Meridionale e le Isole che per il Centro e il Settentrione.

L'abitudine di fotografare vi è incomparabilmente meno diffusa e di conseguenza anche la comprensione di ciò che meglio si presta ad essere ritratto e del modo con cui dev'esserlo. Perfino le dimensioni delle fotografie sono d'ordinario insufficienti. È poi poco meno che comune in certi ambienti la credenza che un articolo possa venire opportunamente illustrato fornendo come originale delle cartoline illustrate!

Soprattutto manca il senso tecnico della *opportunità fotografica* in rapporto ad «un articolo di periodico», cioè la proporzione quantitativa (non servono troppe fotografie, se ne può pubblicare solo un piccolo numero per ragioni di spazio), la selezione quantitativa (questo è il punto più difficile: dare un insieme vario, caratteristico, sufficiente e non eccessivo), la dimensione (le incisioni delle *Vie d'Italia* sono, di regola, *riduzioni*, cioè più piccole, delle fotografie), la perfezione tecnica (l'incisione non può dare *più*, ma piuttosto *meno*, salvo i ritocchi, di quanto c'è sull'originale fotografico, perciò questo deve essere molto bello).

Il *Geographical Magazine* di New York, abbastanza noto in Italia, pubblicò, l'anno scorso, in due suoi fascicoli una ricca serie di fotografie prese in Sicilia e in Sardegna. Quale originalità di sentimento, di luci, di scelta! Quale magnificenza tecnica di esecuzione! Mai ci fu dato di vedere alcunchè di simile, nè da alcuna delle grandi case di fotografia italiane, nè, per più limitati gruppi di fotografie, da piccoli professionisti o da dilettanti. Sono riproduzioni non tanto di monumenti (dei quali in generale anche le case italiane sono buone ritrattiste), quanto di luoghi, di paesaggi, di accidentalità, di usi caratteristici, di singolarità: ma tutto ciò è preso con un senso d'arte che lo rende «interessante», cioè utile per un periodico come le *Vie d'Italia* che voglia davvero non essere scialbo, piatto, comune, monotono. Purtroppo tali fotografie non sono dal *Geographical Magazine* vendute per la riproduzione: quello splendido periodico fa come il nostro (1): vuol conservarsi le specialità proprie, sia pure rinunciando a vantaggi materiali che gli sarebbe facile ritrarre dal commercio dei suoi originali e delle sue incisioni.

***

Non sembri eccessivo questo giudizio sulle difficoltà di illustrare il Mezzogiorno e le

---

(1) Ripetiamo qui quanto fu già altra volta comunicato ai Soci e cioè che il Touring riceve poco meno che giornalmente la richiesta di *clichés* a prestito, in dono o in vendita per infinite pubblicazioni. Qualche volta è da editori, qualche volta da giornali o periodici desiderosi di ripubblicare articoli de *Le Vie d'Italia*, il più spesso da comitati, enti, privati che vorrebbero fregiare opere, opuscoli, pubblicazioni varie dalle più simpatiche destinazioni: d'istruzione, di volgarizzazione, di beneficenza.

La Direzione del Touring, per una antica e più volte riconfermata deliberazione del Consiglio ha deciso di non addivenire a qualsiasi prestito, dono o vendita, per due motivi capitali: è impossibile accontentare tutti e sarebbe troppo difficile — in molti casi odioso — fare delle graduatorie; inoltre il Touring spende fatiche e denaro in larga misura per procurarsi originali, ritoccarli e tradurli in incisioni per il servizio dei Soci e, come non pubblica mai che scritti originali con illustrazioni originali, desidera che tale originalità preziosa e costosa gli rimanga. I *clichés* che non devono venire riprodotti in ulteriori edizioni, dopo qualche tempo vengono distrutti.

Isole: al Touring si accentra il materiale per cinque riviste mensili: *Le Vie d'Italia, Le Vie d'Italia e dell'America Latina, La Sorgente, L'Albergo in Italia, Le Strade*: si ha quindi il polso di un'attività di collaborazione per così dire regionale che si può misurare e comparare. Si aggiunga il lavoro delle Guide, che comporta la necessità di ricorrere a numerosissimi interventi locali e si potrà ben valutare che il presente appello ha fondate ragioni.

Questa richiesta ha lo scopo di poter avere più largamente collaborazioni buone per il Meridionale e le Isole: essa deve perciò essere accolta con simpatia anche se è basata su apprezzamenti non entusiastici dello stato di fatto. Anzi tutti coloro che vogliono utilmente aiutarci a sorpassare le difficoltà accennate, troveranno dopo le nostre considerazioni una maggior soddisfazione morale nel contributo dato personalmente a rompere uggiosi e deplorati silenzi. Mettere in luce il paese, *tutto* il paese è il nostro scopo e deve piacere in modo speciale ai Meridionali e agli Isolani di buona volontà.

Praticamente i volonterosi debbono tener presente questi capisaldi:

1° - Di regola gli articoli per le *Vie d'Italia* non devono essere senz'altro scritti e inviati d'iniziativa degli Autori. È bene prima proporre alla Direzione della Rivista un soggetto che si crede opportuno ed averne l'assenso. Così si evita di fare un lavoro che sia un doppione, oppure che la Direzione ritiene non adatto. Tengasi conto che si ha sempre al Touring un grosso quantitativo di lavori pronti che attendono (tra di essi quello propostoci potrebbe già essere trattato) e che la varietà del periodico esige un equilibrio nella scelta dei soggetti.

Il suggerimento di un determinato articolo su di un luogo, un'accidentalità, una «curiosità», un costume e così via può essere prezioso: localmente si conoscono soggetti degni di illustrazione ma ignoti o poco noti a chi non è del luogo. Sono appunto questi i soggetti più «interessanti». Può essere utile anche il semplice suggerimento, quando trattisi di cosa veramente singolare o nuova.

2° - La Direzione, convenuta che sia la opportunità di un articolo, fornisce indicazioni sull'estensione di esso, il modo con cui va indirizzato e le illustrazioni che presumibilmente possono richiedersi. In casi di eccezionale interesse può mandare espressamente un fotografo. Talora la Direzione ha mezzo di trovare fotografie che l'articolista non può procurarsi. Del resto anche case specializzate in fotografia o professionisti che possiedono soggetti che credono adatti alle *Vie d'Italia* possono utilmente proporceli.

3° - Gli articoli sono equamente retribuiti. Il mettere del resto la propria firma ad uno scritto che entra in una Rivista che si incammina verso le 200.000 copie rappresenta già una soddisfazione morale che può avere riflessi materiali verso altri periodici minori.

***

Noi confidiamo che questa richiesta possa destare iniziative utili. Il Governo attuale ha posto di nuovo il problema del Mezzogiorno e delle Isole in prima linea. Anche il *nosce te ipsum* ottenuto da una rivista poderosa come le *Vie d'Italia* è una forma di apprezzabile contributo alla ricostruzione nazionale e noi facciamo del nostro meglio per collaborarvi.

L. V. BERTARELLI.

UNA LIETA NOVELLA

Il lavoro di rifacimento della *Guida delle Tre Venezie* è a buon punto. In un prossimo fascicolo di Rivista illustreremo in tutta la sua importanza l'opera di revisione compiuta. Basti pensare che la 1a edizione di *Le Tre Venezie* era uscita nel 1920-'21, cioè all'indomani della fine della guerra, che aveva infuriato proprio su quelle regioni, per comprendere di quale entità sia stato il lavoro di aggiornamento, di correzione, di integrazione. Esso fu così imponente che i volumi da due che erano divennero tre. Di questi i primi due son già pronti e riguardano: il primo, le provincie di Verona, Vicenza, Padova, Rovigo, Venezia; il secondo, Garda, Alt. di Asiago, Trentino e Alto Adige, Cadore. (Il terzo volume, che apparirà in ottobre, illustrerà la provincia di Treviso, il Friuli, la Venezia Giulia, Fiume, Cherso e Lussino). I volumi si vendono separatamente al prezzo di L. 15 per i Soci, il doppio per i non Soci (più L. 2, Est. 3 per spedizione raccomandata di ciascun volume). Inviando però fin d'ora L. 34 (Estero L. 37) verranno inviati subito i due volumi già editi e successivamente il terzo, appena apparirà (non Soci: L. 64, Estero L. 67).

Affrettatevi ad inviare l'importo indicato, giacchè molti di voi non posseggono la *Guida delle Tre Venezie* e chi già la possiede non può far a meno di questa nuova edizione completamente rifatta sia nel testo come in parte nella cartografia. E chi non vorrà spendere una trentina di lire per avere tre volumi rilegati di 1400 pagine circa, con 70 fra carte e piante? E son volumi in cui si parla delle regioni che i turisti con più diletto visitano: dall'Alto Adige al Cadore, dal Garda a Venezia, da Chioggia all'Istria ed al Carnaro, dalla Carnia al Carso: montagne, mare, campi di battaglia, arte. V'è di tutto, ve n'è per tutti.

CALENDARI MEDIOEVALI A PADOVA E VENEZIA

La natura, nelle sue perenni bellezze, nei suoi fenomeni, nelle sue stagioni ognora rinascenti, diffonde un fascino e parla una voce, che risuona potente nell'anima del poeta e dell'artista. Le tempeste del mare, i venti, le pioggie, i fiori, i raccolti autunnali ispirano il canto dei poeti greci e latini; i lavori del contadino, la campagna ricca di messi o desolata e fredda, i venti di marzo e le pioggie dell'Acquario, accendono la mente dell'artista nel Medioevo e ne guidano la mano a comporre numerosissime opere. Così nasce nel Medioevo il Calendario di arte, il quale non è una numerica successione dei mesi, oppure l'alternarsi astronomico delle stagioni nel passaggio dei Segni lungo la fascia dello Zodiaco: per l'arte i Mesi diventano esseri viventi che sfilano in continua processione, ciascuno col suo carattere, accompagnati da attributi, da occupazioni egualmente vive. I Segni dello Zodiaco ed i Pianeti sono essi pure esseri, non animati in verità, ma dotati di azione, dispensieri di influenza così potenti, che nessuno, pianta, animale od uomo, può sottrarsi al dominio del loro cielo.

Questa concezione, che rispecchia la semplicità di una vita svolgentesi al contatto con la natura, ha dominato il Medioevo dalle sue origini fino al 1500, ed è diventata il motivo più frequente e direi quasi obbligatorio per le opere d'arte di carattere pubblico.

Troviamo infatti rappresentato il Calendario nelle Cattedrali, sulle Torri, nei Palazzi del Comune; lo vediamo rappresentato anticamente in mosaico sul pavimento, più tardi con la scultura e la pittura.

La poesia, a sua volta, in versi latini e volgari, talora rozzi e talora disinvolti ed eleganti, accompagna l'arte ed anzi spesso fornisce ad essa l'ispirazione ed i soggetti.

(fot. Alinari)

GENNAIO E FEBBRAIO (PORTA DI S. MARCO IN VENEZIA).

Nella letteratura il più antico documento è dato da un tetrastico di versi leonini del secolo IX, che fissò l'occupazione tradizionale dei mesi. *Gennaio* ama il bicchiere di vino (*poto*), *Febbraio* si scalda al fuoco (*ligna cremo*), *Marzo* esce a potare le viti (*de vite superflua demo*), *Aprile* offre le prime erbette (*do gramen gratum*), *Maggio* si cinge di fiori (*mihi flos servit*), *Giugno* stende le praterie (*mihi pratum*), *Luglio* taglia il fieno (*foenum declino*), *Agosto* raccoglie il frumento (*messes meto*), *Settembre* offre già il vino (*vina propino*), *Ottobre* getta la semente (*semen humi iacto*), *Novembre* ingrassa il maiale (*mihi pasco sues*) e *Dicembre* lo uccide (*mihi macto*).

Il tetrastico rivela la sua origine nordica; in altre composizioni italiche, *Aprile* coglie i fiori, *Maggio* è cavaliere in giostra, *Giugno* taglia il frumento e *Luglio* raccoglie i frutti.

Nel Calendario artistico troviamo tre elementi, i Segni dello Zodiaco, i Mesi con le loro occupazioni ed i Pianeti con la loro influenza.

I soli Segni zodiacali appariscono negli orologi pubblici di Padova e di Venezia. Quello di Padova, sito sulla torre del Capitanio, in piazza dei Signori, risale al secolo XV e fu costruito da Giovanni Dondi dell'Orologio. L'autore ricopiò il lavoro del proprio zio Jacopo, il quale lo aveva costruito nell'anno 1344. L'orologio, meraviglioso per il tempo, segna le ore, i minuti di cinque in cinque, i giorni, il mese, le fasi della luna ed il passare del sole

sui Segni dello Zodiaco. Questi sono solamente 11, poichè lo Scorpione e la Libra, uniti, formano un solo Segno di doppia lunghezza. Secondo l'affermazione di Igino, il Segno dello Scorpione era stato diviso, per la grandezza delle membra, nei due Segni dello Scorpione e della Libra, derivata dalle chele dell'animale. L'orologio della Piazza S. Marco è posteriore a quello di Padova e presenta 12 Segni divisi.

Il Calendario, nella sola successione dei mesi, è scolpito sulla porta a mezzodì della chiesa degli Eremitani in Padova. Esso risale all'anno 1442, e fu fatto eseguire da certa Dña Anges Dca Alba. È curiosa la proibizione ivi scritta di non aprire la porta prima che il sole riscaldi con i suoi raggi (*usque ad calorem solis*). I Mesi, rappresentati da un solo personaggio, accompagnano in due listoni, tagliati in riquadri, le due colonne-stipiti. Le figure sono un po' rozze, ma riproducono con vivacità l'attributo tradizionale del Mese.

La fotografia riproduce i mesi di Ottobre, Novembre e Dicembre. Ottobre indossa un lungo abito, coperto dal manto, simile all'abbigliamento degli Apostoli. Alza due coppe del vino nuovo allora svinato. Il profilo delle botti è scomparso per la corrosione del tempo. Novembre ingrassa il maiale. Vestito del solito camiciotto del contadino medioevale batte da una quercia le ghiande, che vengono avidamente mangiate dai maiali che stanno presso l'albero. Dicembre è l'uccisore del porco. Egli lo ha appeso per le gambe posteriori ad una trave e lo va squartando. Le figure rozze, ma non prive di espressione, hanno pochi particolari, i quali sono in gran parte distrutti.

(*fot. Alinari*)

OROLOGIO DELLA TORRE DEL CAPITANIO IN PADOVA.

Un'arte assai migliore, quantunque l'opera sia anteriore di circa un secolo, si osserva nel Calendario scolpito sull'arco interno della porta di S. Marco. Anche là i Mesi, scolpiti in figure romaniche, si succedono soli; ma in un angolo del medesimo riquadro è rappresentato anche il Segno dello Zodiaco, corrispondente al mese. Ogni figura simbolica riproduce una visione della vita campestre. *Gennaio*, vestito di un camiciotto succinto ai fianchi, passa curvo sotto il peso di un grosso tronco. *Febbraio,* vecchio in barba, coperto di pelle e incappucciato, scalda i piedi nudi al fuoco. Sul suo capo guizzano i *Pesci zodiacali*. *Marzo,* guerriero, personifica il carattere di Marte, brandendo l'asta, vestito di corazza, con spada e scudo. Ai suoi piedi un garzoncello ignudo soffia in un gran corno, a memoria del *Marcius Cornator,* che simboleggia il mese dei venti. Sulla spalla posa il Segno dell'*Ariete*. *Aprile* annunzia la primavera con un ramo fiorito e ricorda

la Pasqua nell'agnello che porta sulle spalle. Un mezzo *Toro* sporgente ricorda il Segno dello Zodiaco. *Maggio* è un re incoronato; ma la sua regalità gli viene non dalla guerra, non dalla successione al trono, ma dalle giostre e dagli amori. Due giovani donne gli pongono in capo una magnifica corona. Egli siede, sorride e tiene nella destra un fiore. Più in alto appariscono due testine di bimbi paffuti, a rappresentare il Segno dei *Gemini*. *Giugno*, seminudo, con cappello a cencio, taglia un manipolo di grosse spighe. Il sole arde sul suo capo nel Segno del *Cancro*. Anche *Luglio* vive nella campagna affocata e taglia con la falce il fieno. Al suo piede siede, guardando in giù, la *Vergine*, senza spighe e senza alcun carattere celeste. *Agosto* riposa e forse sogna i bei raccolti. Siede in una piccola cattedra intagliata finemente. La destra sorregge il capo inclinato a riposo e la sinistra stringe l'asta di una bandierina. Di sotto la cattedra una mano porge una *Libra*, i cui piatti scendono ugualmente. *Settembre* passa carico di una grande gerla, ripiena di grossa uva. Altri grappoli pendono qua e là, da cui va beccando un uccello, che tiene in bocca un grano. Lo *Scorpione zodiacale* è scolpito più in giù, nel reparto di Ottobre, dove appare il *Sagittario*, rappresentato in un centauro, che scocca dall'arco una saetta. *Ottobre* si mostra stanco e mesto. Porta in capo, quasi sollevato, un cappellaccio a punta di cono, dalle larghe tese, e affonda la vanga nella terra, dove getterà la semente. *Novembre* è invece un bel giovanetto, tutto intento a staccare dal palo, coperto di pania, gli incauti uccelli, che inutilmente si contorcono. Questa rappresentazione si stacca dal ciclo tradizionale, che assegnerebbe a Novembre la bacchiatura delle ghiande per ingrassare il maiale. Ai suoi piedi è scolpito il *Capricorno*, a coda di pesce. *Dicembre* segue l'ispirazione tradizionale, dell'uccisione del porco. Ma la sua rappresentazione artistica è alquanto strana e curiosa. Un uomo maturo tiene stretto tra le ginocchia, standogli a cavalcioni, un maiale. Con la sinistra gli ha afferrato il grugno, mentre la destra affonda nel collo un coltellaccio.

LA PORTA DEI MESI (CHIESA DEGLI EREMITANI IN PADOVA).
Nel mezzo: DETTAGLIO DEL CALENDARIO: MESI DI OTTOBRE, NOVEMBRE, DICEMBRE.

(fot. Alinari)

GENNAIO E FEBBRAIO (PALAZZO DUCALE DI VENEZIA).

Il Calendario è completamente rappresentato, nei suoi tre elementi, Segni zodiacali, Mesi e Pianeti, sui Capitelli del Palazzo Ducale di Venezia e specialmente nel Salone di Padova.

A Venezia, in uno dei Capitelli, sono scolpiti i Mesi, in un altro i Pianeti. Dei Mesi, essendo otto le facce del Capitello, otto sono abbinati, quattro, cioè Marzo, Giugno, Settembre, Dicembre sono soli.

L'ispirazione dello artista medioevale è data ordinariamente dai costumi, dagli usi e dalla vita del tempo. Vi è profonda differenza tra la concezione del Medio Evo e quella antica. Però talvolta fanno capolino delle reminiscenze classiche. *Gennaio* porta legna o si scalda al fuoco: ma egli ricorda l'antico Giano bifronte, il mese che guarda l'anno ormai scomparso nella serie del tempo e quello che sorge novello. *Febbraio* stringe fra le mani un grosso pesce. Il simbolo può riferirsi al Segno dei Pesci, che va associato al mese di Febbraio: può anche ricordare la pesca che ha in quel mese largo sviluppo, o forse meglio ricorda l'inizio della quaresima con i cibi di magro. *Marzo* soffia in due corni. *Aprile* accarezza una testa di toro. *Maggio* è coronato di rose. *Giugno* siede con le mani cariche di ciliege. *Luglio* porta le spighe. *Agosto* accomoda una tinozza. *Settembre* è inghirlandato di tralci e grappoli d'uva. *Ottobre* (danneggiato dal tempo) e *Novembre* ci offrono i loro frutti. *Dicembre* uccide il maiale.

Un altro Capitello unisce Pianeti e Segni zodiacali. Una donzella in barca, tiene nella destra un quarto di luna e poggia la sinistra sul *Cancro;* rappresenta il pianeta *Luna*.

(fot. Alinari)

MARZO (PALAZZO DUCALE DI VENEZIA).

(fot. Alinari)

VENERE, MERCURIO, LUNA (PALAZZO DUCALE DI VENEZIA).

Mercurio, in abito dottorale, con libro aperto, siede sui due Segni zodiacali della *Vergine* e dei *Gemini,* i quali entrambi gli offrono *domicilio*.

Gli astrologi del Medio Evo, accettando quasi integralmente la dottrina di Tolomeo intorno agli astri, hanno sdoppiato cinque dei sette pianeti. Avevano osservato che i pianeti, unendosi ai segni zodiacali, erano più o meno illuminati e ne conclusero che, nel periodo della maggior luce, ciascun pianeta trovava *domicilio* in uno dei Segni. I pianeti Sole e Luna ebbero una sola *casa*, gli altri cinque ne ebbero due ciascuno, una principale ed una secondaria. Perciò i Pianeti sono rappresentati sul capitello del Palazzo Ducale, e in altri luoghi, unitamente ai Segni zodiacali che loro offrono ospitalità.

Venere siede sul *Toro* incoronata regalmente, guardandosi allo specchio. Nella sinistra porta il Segno della Libra.

Il *Sole* raggiato siede sul *Leone*. *Marte,*

GENNAIO - ARTI MANUALI NELL'INFLUENZA DI SATURNO SALONE DI PADOVA).

IL MESE DI MARZO E LE SUE OCCUPAZIONI AL SALONE DI PADOVA: *(dall'alto in basso e da sinistra a destra)* · CACCIA AL FALCONE - BENEDIZIONE RITUALE - MARCIUS CORNATOR - VENDITORE DI PESCI - GUERRIERI - ANGELO CON TORCIA ACCESA.

guerriero armato con spada e scudo, siede sull'*Ariete*, mentre al suo fianco si stende sopra una foglia lo *Scorpione*. *Giove*, dottore egli pure come Mercurio, ma con la verga del comando, siede tra i *Pesci* col *Sagittario*. *Saturno*, vecchio stanco, dallo sguardo smarrito, con la falce inesorabile, versa acqua dall'*Amphora* (*Acquario*).

Il Calendario del Salone in Padova raccoglie e fonde i vari elementi in una concezione unica e grandiosa. L'ispirazione e i tipi sono quasi sempre tradizionali, ma ogni Mese risulta un piccolo poema, composto dalla ricca materia fornita dall'astronomia, dalle occupazioni campestri, dalle arti e mestieri e dall'influenza degli astri sulla natura umana. *Marzo* soffia nel corno, con la chioma arruffata dal vento, ma presso a lui si svolge una scena di caccia al falcone, si vende il pesce e un vescovo compie una delle benedizioni rituali. Marzo perciò parla alla fantasia dell'artista non solo per i suoi venti, ma perchè è il mese delle cacce, del pesce ed il tempo sacro della Quaresima. Anche *Marte* non è soltanto un guerriero pronto alla lotta. Intorno a lui si armano i soldati, si arrotano i ferri, si accendono le zuffe; la sua influenza nefasta sviluppa le lotte, provoca atti di crudeltà ed infiamma il brutale desiderio di sangue. In mezzo domina il Segno zodiacale, che segna la successione dei giorni, delle occupazioni e delle influenze. Su quelli affreschi si leggono precetti che il Calendario rappresenta per tutti i momenti della vita, togliendoli dalla dottrina dell'Astrologia.

Le *Arti liberali* si raccolgono intorno a *Mercurio*, le *Arti manuali* chiedono protezione a *Saturno*, i naviganti regolano i loro viaggi sui giorni della *Luna*, gli amanti scelgono ai fidanzamenti i mesi di *Venere*, i principotti e i re trovano in *Giove* il protettore dei loro diritti.

È un'arte sentita, un'arte viva, che parla dai luoghi pubblici al popolo.

Quando la gente se ne andava al tempio e sostava a gruppi dinanzi alle porte, quando si raccoglieva nella piazza per le sue feste, quando conveniva nel Palazzo del Comune davanti ai giudici, ecco il Calendario, ecco i simboli, che segnavano il successivo svolgersi della vita, annunziavano il ritmo del lavoro, che muta e sempre rinasce, e parlavano di una inesorabilità celeste che imponeva e regolava l'umana attività.

A. BARZON.

IL TOURING PER LA STRADA

Il IV° Convegno Nazionale Stradale di Perugia

25-27 Giugno 1925

I Congressi, di qualunque tipo e per qualunque argomento, hanno molti fedeli e trovano molti scettici. Certo è che ormai costituiscono una manifestazione consuetudinaria della vita contemporanea, che non si saprebbe come altrimenti sostituire per realizzare gli stessi scopi. Anche il Touring organizza Congressi, essendosi persuaso della efficacia di questo mezzo per agevolare il raggiungimento di talune delle sue finalità. E li organizza come sa il Touring, e li avvia dritti al proprio obbiettivo.

L'ultima manifestazione del genere è stato il « Quarto Convegno Nazionale Stradale », tenutosi in Perugia sullo scorcio del passato giugno. Perchè *quarto?* Perchè *Convegno* anzichè *Congresso?* E perchè proprio a Perugia?

Ai lettori de *Le Vie d'Italia* si deve una risposta a queste probabili domande prima di trattenerli sui temi colà discussi e sulle conclusioni prese.

La preparazione dei Congressi internazionali.

I « Convegni Nazionali Stradali », che il Touring suole promuovere periodicamente, hanno una correlazione coi « Congressi Internazionali della Strada » che vengono indetti dall'apposita organizzazione avente la sua sede in Parigi. « Quando l'« Associazione Internazionale Permanente pei Congressi della Strada » convoca uno dei suoi Congressi in qualche città d'uno qualsiasi degli Stati aderenti a quell' Associazione, il Touring Club Italiano provvede a convocare un « Convegno Nazionale Stradale » — con l'anticipo di un anno — al fine di agevolare ed organizzare la partecipazione dell'Italia al prossimo « Congresso Internazionale della Strada ». E chiama *Convegni* anzichè *Congressi* queste riunioni per evitare equivoci tra la propria organizzazione e quella internazionale.

Solamente il I Congresso Internazionale tenutosi a Parigi nel 1908 ed il II tenutosi a Bruxelles nel 1910 non furono preceduti da Convegni Nazionali, sebbene il Touring abbia ugualmente provveduto allora per la relativa propaganda in Italia, per agevolare la formazione d'una comitiva di congressisti italiani, per... trovare relatori italiani a quei Congressi Internazionali e per diffondere in Italia la conoscenza delle conclusioni adottate a Parigi ed a Bruxelles sulle questioni stradali di maggiore importanza ed attualità.

In quelle occasioni, il Touring sostituì completamente l'opera dello Stato, poichè il nostro Governo non aveva ancora aderito all'« Associazione Internazionale Permanente », nè inviati proprii delegati ai due primi Congressi Internazionali, nè assunta qualsiasi iniziativa perchè tecnici italiani prendessero parte ai lavori di quei Congressi. Solamente in precedenza al III Congresso Internazionale, tenutosi nel 1913 a Londra, l'Italia diede la propria adesione all'« Associazione Internazionale Permanente » nominando propri Delegati a far parte della « Commissione Internazionale Permanente-» di Parigi.

Il Touring poi, reso edotto dall'esperienza dei Congressi precedenti, pensò che la partecipazione dell'Italia a quelle solenni assise internazionali della tecnica stradale non dovesse più essere lasciata alla sorte di qualche sporadica iniziativa individuale, mentre in tutti gli altri Stati vi si faceva precedere una seria preparazione a cura delle locali organizzazioni di più particolare competenza. Pensò quindi di chiamare a raccolta tutti gli esperti della materia in amichevole convegno. Un primo appello del Touring ai tecnici stradali ed agli amministratori degli Enti aventi governo di strale, con programma limitato a questioni di stretto interesse nazionale, aveva già sortito un esito incoraggiante. Quel « Convegno Nazionale Stradale » tenutosi a Torino nel 1911, senza alcuna pretesa allora che fosse il primo d'una serie regolare, aveva sortito esito felicissimo, e tutti i convenuti furono concordi nel fare vivi voti perchè il Touring raccogliesse

periodicamente a simili Convegni quanti prendono interesse alle questioni stradali, sia tecniche che amministrative, avendo constatata la grande utilità di codeste riunioni, in cui le discussioni a viva voce assumono una forza di istruzione persuasiva e di propaganda che non potrebbe in alcun altro modo essere sostituita.

Perciò, quando il Touring volle provvedere a preparare la partecipazione dell'Italia al III Congresso Internazionale della Strada indetto pel 1913 in Londra, pensò che il miglior modo di farlo fosse il convocare in precedenza un apposito « Convegno Nazionale Stradale », che fu pel Touring il secondo della serie, ed al quale vennero proposti tutti i temi già fissati pel Congresso Internazionale di Londra. In precedenza, il Touring aveva già fatte premure presso i nostri tecnici più competenti perchè si assumessero l'ufficio di relatori sui singoli temi a Londra. Gli stessi tecnici vennero quindi officiati ad essere anche relatori presso il II Convegno Nazionale Stradale del T. C. I. Questo fu tenuto in Firenze nel 1912, con grande affluenza di Ingegneri stradali, Deputati provinciali, Assessori comunali, d'industriali e studiosi di questioni stradali. Le discussioni ivi svolte fornirono un utilissimo materiale ai relatori per l'Italia presso il Congresso di Londra, ove infatti il nostro paese fece una ottima figura, tanto più in quanto per la prima volta v'intervenivano i delegati ufficiali del nostro Governo.

A Londra, venne proclamata la sede del futuro Congresso Internazionale a... Monaco di Baviera pel 1916! La guerra mondiale non solo mandò a monte il Congresso di Monaco, ma si dubitò che avesse anche troncate le file dell'organizzazione pei Congressi Internazionali. Questa però si riprese ben presto, e già nel 1921 provvedeva per indire un IV Congresso, che avrebbe dovuto tenersi in Roma nel 1922. Il Governo del tempo ritenne però di dover declinare questo onore, ed il IV Congresso Internazionale fu indetto nel 1923 in Siviglia dietro invito del Governo spagnuolo. Il Touring vi fece precedere il « III Convegno Nazionale Stradale » in Napoli, nel 1922, con gli stessi scopi e la stessa procedura usata pel Convegno di Firenze.

Ora siamo nell'attesa del V Congresso Internazionale della Strada indetto in Italia, a Milano, pel settembre 1926, ed ecco la genesi del « IV Convegno Nazionale Stradale » tenutosi testè in Perugia, nel quale vennero portati all'ordine del giorno tutti i temi del prossimo Congresso Internazionale, avendo ancora a relatori gli stessi designati relatori pel Congresso Internazionale di Milano.

I nostri Convegni sono, come si vede, un po' randagi, da Torino, a Firenze, a Napoli, a Perugia. Lo scopo è ben evidente. Si tratta d'interessare successivamente le varie regioni alle più vive questioni della tecnica e dell'amministrazione stradale, e di far propaganda per la causa della viabilità ordinaria anche con queste adunate, che dànno occasione ad uno speciale interessamento delle autorità locali, della stampa, del pubblico stesso che non partecipa alle sedute dei Convegni. Si tratta anche di equamente ripartire i vantaggi, le spese e gl'incomodi dei viaggi ai partecipanti che accorrono da tutte le parti d'Italia. A Perugia erano numerosi i congressisti venuti dalla Sicilia, dalla Sardegna, dal Friuli, dal Trentino, dal Piemonte. E al giorno d'oggi, per modeste borse, occorre un certo eroismo ad affrontare simili viaggi!

Ma non di soli « temi internazionali » si discute nei Convegni Stradali del Touring. L'interesse di codesti temi è necessariamente limitato ad un ristretto numero di specialisti. Ciò che desta un largo interessamento ed esercita un forte richiamo verso questi Convegni è la opportuna inclusione di qualche tema d'attualità e di vivo interesse nazionale nei relativi programmi. Su questi argomenti molti possono prendere la parola, e l'occasione è veramente provvida per raccogliere utilissimi dati di fatto che altrimenti resterebbero ignorati, per dar libera espressione a giudizi ed impressioni di grande significato, che altrimenti non troverebbero modo di venire a pubblica cognizione.

Ecco così presentato il « IV Convegno Stradale di Perugia », che occupa nella serie un posto particolarmente importante.

Ospitato con signorile larghezza e con estrema cortesia dall'Amministrazione Provinciale dell'Umbria, inaugurato nella magnifica « Sala dei Notari » — ove s'addensano le memorie di secoli d'una storia gloriosa per la capitale dell'Umbria —, onorato dall'intervento del Sottosegretario di Stato

ai Lavori Pubblici e di alti funzionari di quel Ministero, frequentato col più vivo interesse da centocinquanta congressisti, il Convegno di Perugia ha veramente segnata una tappa della faticosa evoluzione del nostro ordinamento stradale sotto il doppio aspetto tecnico ed amministrativo. « Quinci trarrem gli auspici », ci sia lecito ripetere col poeta!

Il Convegno di Perugia.

Per solito, tutti i Congressi d'ogni genere hanno uno svolgimento stabilito da lunga prammatica: una seduta solenne d'apertura, una serie di sedute ordinarie per le discussioni, una seduta solenne di chiusura, seguita generalmente.... dal banchetto ufficiale.

Nella seduta d'apertura, le Autorità scambiano le cortesie di rito, e gli oratori ufficiali espongono ed impostano le questioni che saranno poi discusse. Nella seduta di chiusura gli oratori ufficiali riassumono i risultati delle discussioni, le Autorità scambiano nuove cortesie di rito, e generalmente si proclama le sede del prossimo Congresso. Nel banchetto ufficiale poi,... le Autorità scambiano le ultime cortesie; fioriscono gli oratori di circostanza, e l'avvenire diventa roseo, od eroico, nell'improvvisa eloquenza conviviale. Le nuove amicizie si confermano, le vecchie si rinsaldano, si prendono gli appuntamenti pel Congresso venturo. Ma il Touring a Perugia ha « stretti i tempi » ed allargata invece la visione dei problemi incombenti oltre la lettera dei temi ufficiali. Alla seduta d'apertura, nella severa e suggestiva Sala dei Notari, poche e rapide battute di convenevoli; poi una breve, schietta e coraggiosa esposizione della preoccupante situazione, in cui trovansi le Amministrazioni locali aventi governo di strade, dovuta al giovane ed energico Presidente della Deputazione Provinciale dell'Umbria dottore Guido Manganelli.

Seguì una smagliante improvvisazione del Presidente del Touring L. V. Bertarelli, che ricordò tutte le tappe del suo pellegrinaggio di quarant'anni traverso ogni terra di Italia, la sua passione operosa per la strada, la necessità di amare questa strada non con sterili manifestazioni retoriche, ma con sincera e fattiva volontà di curarla e perfezionarla; descrisse il disorientamento generale dovuto alla incertezza dell'azione legislativa, alla mancanza d'un'organizzazione tecnica statale per la viabilità; invocò che abbia termine l'attuale condizione, che chiamò tragica, delle nostre strade, patrimonio prezioso e strumento indispensabile per la vita del paese. I vivissimi applausi dei Congressisti dimostrarono che l'oratore aveva espresso il sentimento generale.

Chiuse il rappresentante del Governo, onorevole Petrillo sottosegretario ai Lavori Pubblici, assicurando l'interessamento del Ministro per la causa della buona viabilità ed augurando che di tutte le strade si possa formare presto un'unica classe: quella delle strade buone.

Le giornate destinate alle discussioni vennero intensamente utilizzate, tantochè l'Ordine del giorno si trovò esaurito con mezza giornata d'anticipo. Altra mezza giornata si risparmiò rinunziando alla seduta di chiusura.

Fu dunque un Convegno rapidissimo, dato il numero e la natura dei temi trattati; il che s'accordava col tipo dei congressisti, tutta gente poco verbosa ed assai occupata, distolta dal proprio ufficio con vero sacrificio personale. Ma non mancò un'amichevole e sobria agape finale, ove la solennità ufficiale fu gradevolmente sostituita da una cordiale familiarità. Diciamo dunque: Congresso tipo Touring, come già si dice Albergo tipo Touring o Carovana tipo Touring!

***

E i temi? — Vediamoli, almeno in una rapida sintesi. Il complesso dei sei temi proposti al futuro Congresso Internazionale di Milano trovò integralmente posto nel programma di Perugia, e per ciascuno si ebbe una solida relazione da parte di tecnici di particolare competenza, sì che può ritenersi per dimostrata la possibilità d'una seria ed onorevole partecipazione dell'Italia al prossimo Congresso internazionale della Strada in quanto ogni nuova tendenza nel campo tecnico, ogni grave questione d'esercizio della circolazione stradale ha già trovata una qualche applicazione, sia pure entro limiti puramente sperimentali, un qualche tentativo di soluzione sia pure discutibile nei suoi effetti. Altri porterà i dati delle grandiosissime applicazioni: le migliaia di miglia ed i miliardi di dollari; ma la nostra Italia dirà pur

essa la sua parola, che sarà certo ascoltata con augurale simpatia. Così sfilarono al banco dei relatori: l'ing. Franklin Colamonico, che riferì su le « Strade in calcestruzzo »; l'ing. Giuseppe Sdralevich per le « Pavimentazioni con l'impiego di bitume ed asfalto »; l'ing. Luigi Torri che trattò della « Normalizzazione delle prove per l'accettazione dei materiali bituminosi »; l'ing. Antonio Albertini che presentò un originale studio sulla « Statistica della circolazione »; l'ing. Massimo Settimi, che svolse il tema « Sviluppo e sistemazione delle città nell'interesse della circolazione », studiando particolarmente il caso della città di Roma d'un così raro interesse. Ultimo, l'avv. Francesco La Farina, che si ebbe il tema di maggiore attualità: « Strade speciali riservate agli autoveicoli (autostrade) », svolto brillantemente tra il vivo interesse del Convegno.

Generalmente, le relazioni furono il frutto della collaborazione di due o tre tecnici; tutti designati in precedenza a cura del « Comitato locale d'organizzazione pel V Congresso Internazionale della Strada ». Le discussioni furono sobrie, ma serrate e nutrite di dati d'esperienza. Tutte le comunicazioni furono assai applaudite, ed alcune diedero luogo alla votazione di Ordini del giorno riassuntivi della discussione. Rimandiamo i lettori alla rivista *Le Strade,* ove questi ordini del giorno sono testualmente riportati. È facile, anche ai profani, rilevarne i termini in cui oggi si presentano le questioni di tecnica stradale più interessanti e più discusse. Le conclusioni di Perugia sono tutte improntate ad un grande buon senso ed al più ragionevole contemperamento delle diverse tendenze.

Per salvare la strada italiana.

Ma la più viva attesa dei congressisti era per il tema ultimo, cosiddetto « nazionale », così formulato: « Il problema finanziario ed amministrativo della viabilità in Italia allo stato attuale della legislazione ». L'impazienza di giungere a questa discussione ebbe il potere di ridurre gli oratori sui temi precedenti ad una tacitiana concisione. È ben difficile a chi non abbia vissute le vicende ultime di questa legislazione il rendersi conto dell'eccezionale interessamento di quel pubblico per quell'argomento. Qui non basterebbe pel lettore il prendere conoscenza del lungo Ordine del giorno votato sul Tema 7°, il cui senso gli sfuggirebbe senza alcuni chiarimenti, che si ridurranno allo stretto necessario per non tediarlo.

La legislazione stradale italiana è in convulsione da un anno e mezzo. Una lunga tradizione di sessant'anni, fondata sulla legge organica dei lavori pubblici 20 marzo 1865, fu bruscamente interrotta da un decreto-legge proposto dal Ministro dei lavori pubblici on. Carnazza, recante la data 15 novembre 1923, con cui si modificava profondamente l'ordinamento stradale in vigore dall'inizio dell'unità nazionale. Si aboliva l'antica ripartizione delle strade in nazionali, provinciali e comunali, e si stabiliva una nuova ripartizione per classi a seconda del grado d'importanza. E mentre nell'antico ordinamento le spese della manutenzione erano a totale carico dello Stato per le nazionali, delle Provincie per le provinciali, dei Comuni per le comunali, nel nuovo ordinamento si faceva luogo ad una solidarietà di oneri tra i vari Enti: precisamente le spese per le strade di I classe si ripartivano a metà fra lo Stato e Provincie, quelle per le strade della II classe per tre quarti alle Provincie ed un quarto allo Stato, per le strade della III classe a metà fra Provincie e Comuni, per quelle della IV classe le spese restavano a totale carico dei Comuni. Ma mentre lo Stato prima manteneva a totale suo carico solamente circa ottomila chilometri di strade nazionali, col nuovo ordinamento veniva ad assumersi la metà della spesa per circa ventimila chilometri delle strade di I classe ed il quarto della spesa per circa quarantamila chilometri delle strade di II classe. Complessivamente, per l'attuazione della nuova legge, lo Stato avrebbe dovuto aumentare lo stanziamento del bilancio dei Lavori Pubblici d'alcune diecine di milioni.

Tutti penserebbero che, avendo voluto la legge, il Governo avesse voluto consentire anche i relativi fondi; ma non fu così. Un certo articolo del decreto 15 novembre 1923 stabiliva che.... lo Stato non avrebbe speso nulla più di quanto avesse speso prima per la manutenzione delle strade secondo il vecchio ordinamento! Presumibilmente, il Ministro Carnazza avrà immaginato di poter girare questa difficoltà creatagli dal collega delle Finanze in un secondo tempo, o di tro-

vare i milioni in qualche riposta piega del suo bilancio. Ma le vicende politiche lo tolsero dal Governo prima che avesse potuto dar sesto a questa complicata faccenda. Gli successe l'on. Sarrocchi, il quale non potè far di meglio che... sospendere l'applicazione della legge Carnazza, rinviandola al 1° luglio 1925. Ma come si sarebbe applicata a questa data, se la situazione restava immutata rispetto ai fondi stanziati nel bilancio dello Stato?

Accanto a questa difficoltà fondamentale altre se ne aggiungevano anche più imbarazzanti. Il nuovo ordinamento, che per talune Provincie veniva a rappresentare un importante sollievo finanziario, per altre rappresentava un aggravio insostenibile. Erano queste Provincie di confine, ove la rete stradale principale era sempre stata rappresentata dalle vecchie strade nazionali, nonchè talune Provincie del Mezzogiorno pure specialmente dotate d'una larga rete stradale nazionale.

Ora, come si sarebbe potuto evitare questo aggravio a tali Provincie, certamente fuori delle intenzioni del Ministro riformatore, senza urtare contro la lettera della legge e contro la resistenza delle Finanze?

Ancora: i Comuni venivano chiamati ad assumere una metà della spesa di manutenzione per molte strade fin allora mantenute a totali spese delle Provincie, e se anche talune strade di III classe erano prima comunali, cioè a totale spesa dei Comuni, questi tuttavia temevano d'essere maggiormente aggravati col dover pagare la metà d'una manutenzione regolare fatta a cura delle Provincie anzichè la totalità d'una manutenzione sommaria fatta a proprie cure dirette.

L'on. Sarrocchi lasciò in eredità al successore on. Giuriati questa ingarbugliata matassa, e l'on. Giuriati si trovò nella necessità di dipanarla comunque entro il giugno scorso per evitare tutti i guai d'una ulteriore proroga al decreto Carnazza. Questo periodo di transizione infatti, nel quale la vecchia legge non vigeva più mentre la nuova non vigeva ancora, riuscì disastroso per lo stato delle nostre strade, la cui condizione fu giustamente definita come «tragica» dal Presidente del Touring davanti al rappresentante del Governo. Per vero, il Ministero dei Lavori Pubblici pensava solamente, con decreti e circolari, a diffidare le Provincie dal prendere impegni che si riservava di non riconoscere alla stretta dei conti, mentre le Provincie si astenevano da qualunque iniziativa che potesse tornare a loro discapito nel giorno della definitiva sistemazione.

Ed i Comuni? A buon conto si disinteressavano da quelle strade che avrebbero dovuto passare in manutenzione alle Provincie sia pure col loro concorso. Insomma, il caos!

La situazione attuale.

Il Ministro Giuriati ritenne di poter sciogliere il nodo gordiano non col taglio della spada d'un nuovo decreto a linee precise, d'applicazione uniforme per tutto il Regno, ma piuttosto tentando di rallentarlo pianamente se una simile immagine può essere ammessa. Con decreto 9 giugno 1925, pubblicato appena in tempo perchè se ne potesse avere notizia al Convegno di Perugia, il Governo decideva di venire a trattative con le singole Provincie e di stabilire con ciascuna di queste speciali convenzioni circa l'assetto da darsi alla ripartizione dei servizi stradali e della spesa relativa, tenendo conto di molti elementi caso per caso. Ed il Decreto era appena pubblicato che già talune Amministrazioni provinciali erano chiamate a Roma per queste trattative, che il Ministro si ripromette di condurre a termine rapidamente.

Ora è ben evidente che se il Governo intende di tener fermi gl'impegni del Decreto Carnazza verso le Provincie avvantaggiate e di risolvere con qualche larghezza i casi speciali delle Provincie che da quel Decreto verrebbero danneggiate, dovrà al tirare delle somme stanziare nel proprio bilancio ragguardevoli somme in più, anche oltre i preventivi della riforma Carnazza. Se poi intende semplicemente avvantaggiare alcune Provincie ricavando i necessari fondi dalla decurtazione del credito di certe altre Provincie, la cosa si presenta ancora irta di difficoltà, e non si potrà mai concludere un tale disegno per via di convenzioni liberamente concluse. Siamo sulla soglia dell'arbitrio, al quale corrisponderebbe una sistemazione ibrida ed instabile dei servizi. Meglio di gran lunga il rinunziare alla riforma, tornando alla vecchia legge del 1885, la quale per lo meno ha per sè la tradizione, forza preziosa pei servizi continuativi.

Questi rapidi cenni possono bastare per rendere comprensibile l'Ordine del Giorno votato dal Convegno di Perugia su questo tema (1). Solo occorre qualche schiarimento a parte per l'ultimo capoverso, con cui si auspica la costituzione presso il Ministero dei Lavori Pubblici d'un'organizzazione tecnica centrale a scopo di studio, controllo e propulsione verso il perfezionamento della viabilità in Italia. La storia, breve ma intensa, sopra riassunta ha dimostrato come lo Stato sia oggi imperfettamente organizzato per conoscere e padroneggiare le necessità dei servizi stradali. Mentre gli organi amministrativi sono forti d'una robusta tradizione e d'una ottima struttura, l'aspetto tecnico dei problemi sfugge generalmente agli organi stessi, che mancano della indispensabile competenza specifica ed anche dei mezzi d'informazione e di studio indispensabili.

L'utopia che a tutto basti il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, oracolo muto se nessuno l'interroga, è ormai caduta. Occorre che anche in Italia, come in ogni altro Stato civile, gli organi esecutivi centrali della pubblica amministrazione posseggano la necessaria competenza tecnica specifica pei rispettivi servizi. Non si tratta di menomare l'importanza dell'organizzazione amministrativa; si tratta solo di completarla con la necessaria organizzazione tecnica attiva, cioè dotata di poteri d'iniziativa e di mansioni esecutive. Può parere singolare che debba venire da un Congresso un tale incitamento allo Stato; ma tutte le occasioni sono buone, ed il fine giustifica anche qualche escursione oltre gli stretti confini della competenza formale.

L'Ordine del giorno di Perugia rappresenta un'interpretazione logica e diritta del Decreto che porta il nome del Ministro Giuriati. Mentre scriviamo, muta il titolare alle Finanze. Confidiamo dunque che lo Stato faccia finalmente onore agli impegni presi col Decreto 15 novembre 1923, e che la chiusa delle consultazioni con le Provincie rappresenti anche davvero la chiusa di questo deprecatissimo periodo d'anarchia nei servizi della manutenzione stradale.

Il Touring ha fatto quanto era in suo potere per affrettare questo giorno, e si lusinga d'averne guadagnata qualche benemerenza presso quanti hanno ragione d'apprezzare la buona strada e di dolersi della strada cattiva. Venga la «classe unica» auspicata a Perugia nella Sala dei Notari!

I. VANDONE

Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I.

---

(1) Ordine del Giorno votato dal Convegno sul 7° Tema:

Il IV Convegno Nazionale Stradale del T. C. I.:

ritenuto che l'attuale legislazione stradale debba avere carattere assolutamente provvisorio; invocando da parte dello Stato una sollecita ed organica legislazione atta a risolvere definitivamente il problema stradale, in modo che abbia prossima soluzione la lunga crisi, in ispecie della manutenzione stradale, crisi che non potrebbe ulteriormente protrarsi senza irreparabile danno;

ritenuta urgente ed inevitabile necessità il limitarsi intanto, per obbiettivi di carattere pratico, a suggerire modificazioni ed interpretazioni agli ultimi decreti;

fa voti:

1° perchè nelle convenzioni di cui all'art. 1 del Regio Decreto 9 giugno 1925 restino ferme come minime le quote di concorso dello Stato nelle spese per la manutenzione delle strade di prima e seconda classe stabilite dal R. D. 15 novembre 1923;

2°) perchè lo Stato rinunci a valersi della clausola riservatasi col secondo capoverso dell'art. 2° del R. D. 9 giugno 1925, che l'autorizza a denegare il proprio concorso nelle spese di manutenzione delle strade di 2a classe nel caso di mancato accordo fra lo Stato e la Provincia per la convenzione di cui all'art. 1° dello stesso R. D.;

3°) perchè il regime transitorio, di cui all'art. 2° del R. D. 23 ottobre 1924, venga regolato in modo che alla limitata facoltà delle Provincie per provvedere ad opere stradali eccedenti il carattere della manutenzione faccia riscontro una pronta azione degli organi locali dello Stato onde evitare dannose discontinuità nel servizio stradale largamente inteso;

4°) perchè sia tenuto conto della situazione nei riguardi dei Comuni, i quali verrebbero in molti casi a trovarsi in condizioni difficilissime; e perciò il Governo, valendosi delle facoltà attribuitegli dall'art. 4° del R. D. 9 giugno 1925, provveda ad ampliare la definizione delle strade di seconda classe per modo da comprendervi tutte le strade già provinciali non incluse nella prima classe;

5°) perchè il Governo provveda onde restino affidate ad uno stesso Ente, per ogni Provincia, non solo le mansioni dei lavori stradali tanto ordinari che straordinari, ma pure quelle della polizia stradale ed in genere dei servizi relativi alla viabilità ed alla gestione del patrimonio stradale, salve le opportune deleghe che siano necessarie dal punto di vista amministrativo;

6°) perchè venga fatta larga applicazione del previsto sistema del consolidamento dei canoni statali, anche per semplificare i controlli, e ciò per un congruo numero di anni anche oltre il sessennio considerato nel R. D. 15 novembre 1923, onde permettere le operazioni di ammortamento a lungo termine che si rendano necessarie per le pavimentazioni stradali di tipo superiore;

7°) perchè ai sensi ed agli effetti indicati nell'art. 4° del R. D. 9 giugno 1925 venga realizzata presso il Ministero dei Lavori Pubblici una efficace organizzazione tecnica centrale per i servizi della viabilità a scopo di studio, di controllo e di propulsione verso il necessario progresso in questo essenziale pubblico servizio.

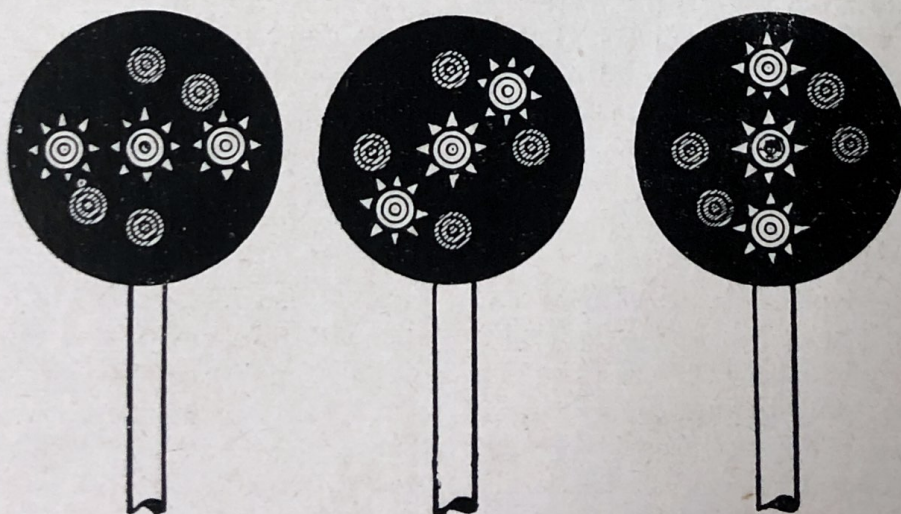
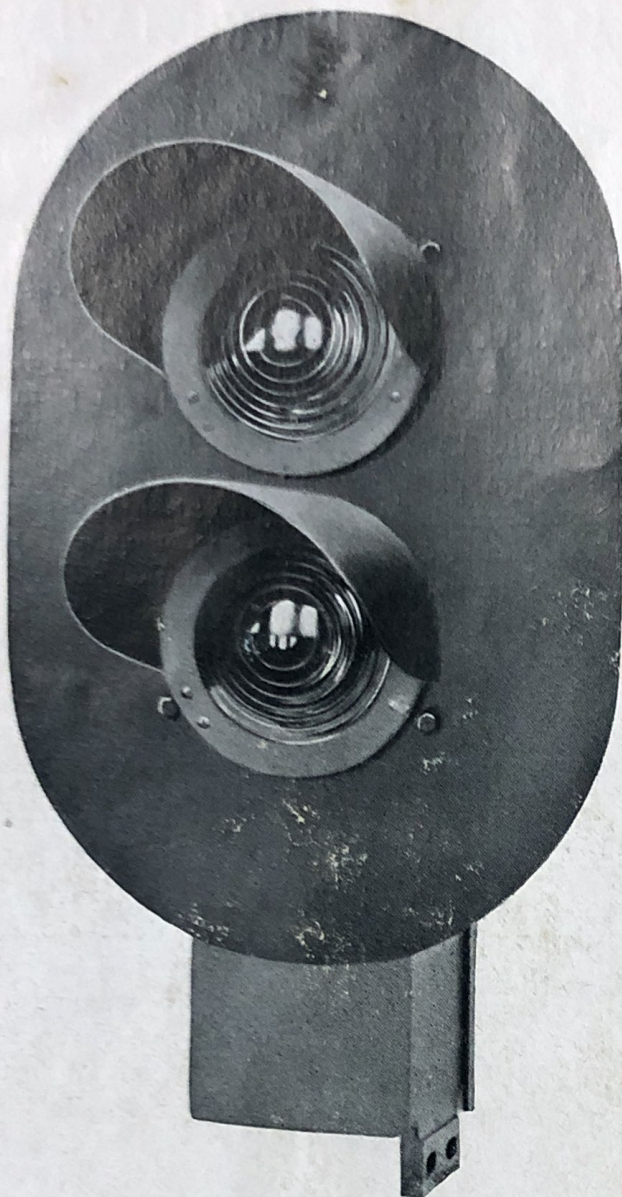
I PROGRESSI DELLA SEGNALAZIONE FERROVIARIA

L'aspirazione alla velocità è antica quanto l'uomo, il quale anche allo stato selvaggio invidia la belva da cui è vinto nella corsa, ama il cavallo che gli consente la frenesia del galoppo, ammira gli uccelli che percorrono, con rapidità sconosciuta ai viventi terrestri, interi continenti.

Allorchè l'uomo conquistò la macchina ne esaltò specialmente le doti di velocità; le prime locomotive ebbero denominazioni assai significative a questo riguardo: Trewitick diede alla sua un appellativo curioso: *Catch me who can* (mi acchiappi chi può), Stephenson chiamò quella che vinse il celebre concorso della Liverpool-Manchester: *The rochet,* il razzo, altri adottò il nome *Sans pareil,* senza eguale cioè nel correre e per tutto il secolo delle ferrovie progresso tecnico volle dire quasi sempre accelerazione nei trasporti. Venuto, infine, l'automobilismo, i premi, le gare, i circuiti non ebbero altra mira che la celerità e verso questo scopo si indirizzarono unicamente gli sforzi dei costruttori, al punto che occorse la guerra per sviluppare i trasporti automobilistici pesanti; si può dire che sino al principio del secolo XX il carro meccanico, il *camion* era quasi sconosciuto negli usi industriali. Col perfezionarsi dei mezzi aerei l'uomo gareggiò finalmente cogli esseri più veloci della creazione.

Senonchè conviene distinguere fra quelle che chiamerei le velocità aristocratiche e quelle che rappresentano le velocità di tutti, del popolo, di coloro che non godono il privilegio di possedere il coraggio fisico per le alte velocità, o non ne possono sopportare la spesa eccessiva; senza contare che, anche quando questi due ostacoli non esistessero, le velocità elevatissime sarebbero egualmente vietate, per ovvie ragioni, alle grandi masse di viaggiatori.

Perciò l'aumento della velocità comune, quella delle tranvie, delle ferrovie, delle metropolitane e, per l'automobilismo, delle vetture da viaggio, ha un interesse pratico assai maggiore dell'acceleramento dei mezzi di trasporto eccezionali, come le auto da pista ed i velivoli. Le velocità fuori regola possono d'altra parte sopportare, come di fatto sopportano, anche un limitato grado di sicurezza, mentre è canone di buon senso che, per i mezzi accessibili a tutti, un aumento di velocità non debba implicare pericolo maggiore. Distinguendo, dunque, fra *corsa* e *viaggio,* cioè fra il piacere astratto di dominare lo spazio e la soddisfazione di un bisogno economico diventato elementare per la civiltà moderna, diremo esser da scartare un acceleramento dei viaggi che non sia accompagnato da un irrobustimento nel materiale e da un perfezionamento nei freni, nei segnali e via dicendo. Così, del resto, è sempre avvenuto. Si potrebbe, anzi, dire che l'aumento della velocità è stato conseguenza del perfezionamento dei mezzi di sicurezza. Alla introduzione del freno continuo ad aria compressa nei treni viaggiatori corrispose cinquant'anni addietro un aumento di forse il trenta per cento nella velocità commerciale; e gli ulteriori progressi di velocità del primo decennio del secolo, troncati dalla guerra, corrisposero al perfezionarsi delle macchine, ma anche a quello della segnalazione, che della sicurezza è il fondamento.

Volendo delineare nel modo più semplice il compito della segnalazione ferroviaria, diremo che ad essa spetta di

SEGNALI LUMINOSI DI POSIZIONE
(*da sinistra a destra*) VIA IMPEDITA - VIA LIBERA MA SEGNALE PROSSIMO CHIUSO - VIA LIBERA.

SEGNALE A FUOCHI COLORATI.

informare un convoglio sopraggiungente della esistenza di un ostacolo al proseguimento della marcia; e se si fa la convenzione che l'ostacolo si debba immaginare corrispondente alla posizione del segnale, il dogma della sicurezza diviene questo: non si sorpasserà mai un segnale indicante la *via impedita*. Il convoglio dovrà quindi arrestarsi nell'intervallo di spazio che separa il segnale dal punto in cui questo è scorto in posizione di chiusura. È quindi necessario che il segnale sia visibile a distanza sufficiente; distanza che deve essere tanto maggiore quanto più elevata è la velocità e che per altro varia in ragione dell'efficacia dei freni.

A pari capacità dei freni, la distanza entro cui un treno si arresta diventa quadrupla se la velocità raddoppia, ed ecco perchè la tendenza a maggiori velocità di corsa non può essere soddisfatta se contemporaneamente non si accresce la visibilità dei segnali. In realtà negli ultimi quindici anni la velocità non è cresciuta, ma è aumentato il peso dei treni e l'aumento di peso ha un'azione indiretta sulla frenatura in quanto fa crescere il tempo che occorre a porre il freno in azione e quindi lo spazio da lasciare disponibile per l'arresto fra il segnale e il punto da cui questo è visibile. Perciò, anche in periodo di stasi per l'acceleramento delle velocità, hanno proseguito attivamente gli studi intesi ad accrescere la visibilità dei segnali.

⁂

L'occhio umano non vede che a brevi distanze, almeno finchè è nudo. Può superare certi limiti se si arma di appositi apparecchi. Non si è pensato ancora a dare un cannocchiale al macchinista come si dà ai capitani delle navi. La cosa sarà possibile quando — adottandosi locomotive di straordinaria potenza — la squadra del personale di macchina avrà un capo che stia in continua vedetta. Per ora non potendo dar le lenti all'uomo, le diamo al segnale. Basta infatti, per aumentare la visibilità di un segnale, munire [illegible]ente la fonte luminosa che lo rappresenta.

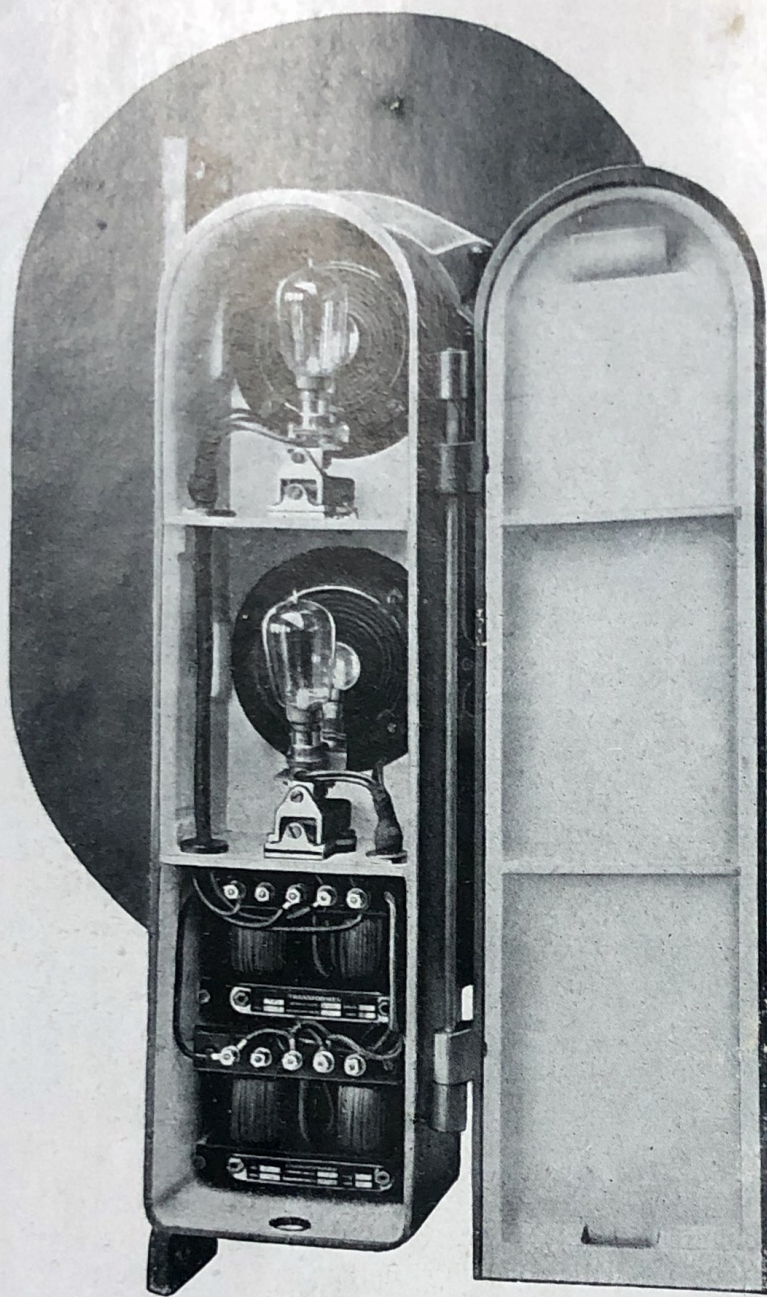
La percettibilità di un segnale si può inoltre aumentare raddoppiando, come si dice, il segnale stesso. Se un segnale è visibile, supponiamo a soli trecento metri, ponendo presso al punto limite della sua visibilità, un secondo segnale, al quale si dia concordia di indicazione col segnale principale, e forma diversa per indicare che esso non rappresenta l'ostacolo, ma serve soltanto di preavviso della posizione in cui trovasi quello che è il vero segnale, avremo di molto migliorato la situazione. Così qualora il segnale di avviso sia visibile a sua volta a trecento metri ancora, il treno ha a sua disposizione per arrestarsi, quando ne sia il caso, seicento metri. Notisi del resto che questo sistema si presta ad essere esteso: se un secondo segnale non bastasse se ne potrebbe porre un terzo, dandogli ancora una forma diversa perchè abbia significato di avviso di secondo grado e così di seguito. Questi espedienti di preavviso si sono negli ultimi tempi moltiplicati sotto forme svariatissime. Un curioso esempio se ne ha nelle cosiddette

tavole bianche che i viaggiatori guardano con curiosità sulle linee Milano-Piacenza e Milano-Brescia. Queste tavole si pongono in precedenza ai segnali di avviso, a limitata altezza e in senso pressochè perpendicolare al binario; di solito sono cinque a distanza di 50 metri una dall'altra. Sulla tavola vengono applicate da una a cinque strisce di legno dipinte in nero, che indicano il suo numero d'ordine a partire dal segnale sussidiato. Il fascio luminoso proiettato dai fanali anteriori della locomotiva investendo le tavole le illumina e il personale, anche di notte, vede come si vanno avvicinando al segnale. In tempi nebbiosi tanto frequenti nei dintorni di Milano, le tavole bianche aiutano molto nella percezione dei segnali e si è potuto così eliminare l'antico rimedio contro la nebbia che sono i segnali a scoppio o petardi.

SEGNALI A TRE COLORI.

Finora come oggetti da segnalazione sono stati adoperati pel giorno dischi o braccia mobili, di notte lampade ordinarie, ricorrendo per individuare il significato di quelli come di queste a colorazioni appropriate; senza però riuscire a superare i quattro a cinquecento metri di visibilità. Per approfittare del vantaggio che possono da questo punto di vista offrire le lenti e non incorrere in complicazioni bisognava rinunciare ai segnali diurni speciali e alle lampade di scarsa potenzialità per ricorrere, sia di giorno che di notte, ai fuochi luminosi lenticolari.

Si vanno perciò diffondendo i segnali luminosi che possono raggiungere anche la visibilità di due a quattro chilometri. Naturalmente la visibilità delle luci risente molto delle condizioni dell'atmosfera. A notte buia e serena la visibilità è massima; minima di giorno come di notte se esiste nebbia; minima egualmente se brilla il sole. Le condizioni di tortuosità della linea; la presenza di frequenti trincee, l'esistenza di pali per la trazione elettrica possono ridurre la visibilità. Ormai però la tecnica di questi segnali ha raggiunto uno stadio di perfezione tale da indurre a preconizzare che essi fra non molto sostituiranno tutti gli altri sistemi. Del resto la loro estensione è favorita dallo sviluppo delle applicazioni elettriche, che ormai consentono ogni miracolo.

Si contendono il campo due specie di segnali luminosi: quelli *a posizione* e quelli *di colore*. Poichè in sostanza col segnale non si debbono dare che due o tre indicazioni,

SEGNALI A FUOCHI DI COLORE (VISTA POSTERIORE).

possiamo raggiungere lo scopo servendoci di più lampade che, accese con una certa norma, avranno l'uno o l'altro significato. La nostra prima figura mostra chiaramente come con sette lampade si possa, illuminandone tre in fila orizzontale, indicare la via impedita, illuminandone tre in obliquo avvertire che il prossimo segnale è chiuso e illuminando le tre poste sulla verticale indicare che la via è libera anche al segnale prossimo. Il numero delle combinazioni può crescere e ad ogni modo questo tipo di segnale presenta il vantaggio che è percepito anche da chi sia affetto da cecità di colori (daltonismo), un malanno assai diffuso e che ora non è tollerato nel personale ferroviario.

La cosa non è meno semplice se si ricorre ai fuochi di colore. In tal caso si può fare in modo che innanzi ad un'unica lente si porti uno schermo di colore diverso secondo la indicazione che si vuol dare. Oppure si munisce il segnale di due o tre lenti colorate e si fa in guisa da accendere la lampada dietro una od altra delle lenti. Così se si accende la lampada della lente rossa si ha l'indicazione di arresto, se quella della lente verde la segnalazione di via libera; se infine si illumina la lente gialla si ha la segnalazione di avviso che il segnale prossimo è chiuso.

I segnali luminosi per ferrovie all'aperto furono introdotti per la prima volta negli Stati Uniti su una di quelle ferrovie interurbane colà così frequenti e che noi chiameremmo tranvie; ma prima che il loro campo di azione potesse essere esteso alle ferrovie percorse da treni a grande velocità vi si dovettero introdurre parecchi perfezionamenti.

Allo scopo di ottenere la massima efficacia ottica vennero applicate due lenti per ogni indicazione: quella esterna di vetro trasparente, quella interna di vetro colorato. Fu abbandonato il sistema degli schermi che indeboliscono per assorbimento l'intensità luminosa e si adottò per le lenti la colorazione in pasta, così da avere direttamente il fascio luminoso del colore voluto. Ora si adoperano lenti del tipo a gradini, dette di Fresnel e la lampada è collocata nel fuoco delle lenti. Piuttosto che ricorrere a lampade di riserva, alle quali non si potrebbe assegnare una posizione focale, si ricorre a lampade con due filamenti messi in guisa che, ove uno si rompa, rimanga l'altro, oppure situati così che uno soltanto funzioni essendo l'altro sostituito automaticamente al primo ove questo venga a mancare. Adoperando poi lampade a bassissimo voltaggio si rende assai raro il pericolo di rottura. In

qualche caso il voltaggio diurno si fa doppio di quello notturno perchè, come abbiamo già notato, la visibilità delle luci è assai minore di giorno. Sul davanti del segnale una visiera protegge le lenti dai raggi solari ed uno sfondo di lamiera di ferro dipinto in nero serve di difesa contro il riflesso.

Il fascio di luce proiettato dai segnali luminosi non ha una grande ampiezza, e per conseguenza in certe circostanze l'indicazione può essere insufficiente, come, per esempio, nelle curve. Per migliorare la visibilità in questi casi una lente addizionale di forma speciale viene fissata davanti al segnale in guisa che i suoi spigoli prismatici riflettano la luce da quella parte ove esiste ostacolo alla visibilità. Lo stesso effetto di accrescere il fascio luminoso si può ottenere sostituendo alla lente unica un gruppo di lenti disposte in circolo o in ellisse.

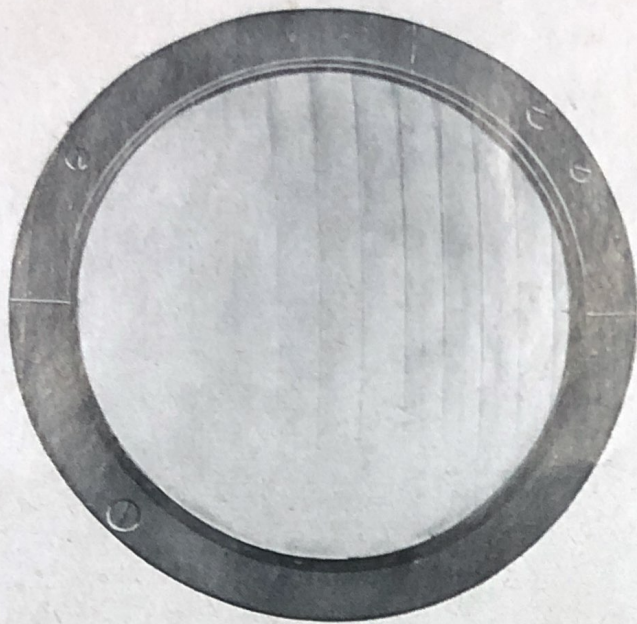
***

Altra novità sono i segnali a *luci lampeggianti*. Si tratta di una imitazione dei segnali dei fari marittimi, consigliata dal fatto che la luce intermittente, a pari intensità, è visibile a maggior distanza e richiama meglio l'attenzione.

Il lampeggiamento si può ottenere col gas, ricorrendo ad un apparecchio a valvola, azionato dal gas stesso, che alternativamente si apra e si chiuda: un beccuccio sempre acceso infiamma il gas all'uscita. Ingegnoso è altresì l'apparecchio elettrico basato su un interruttore a mercurio che permette di mandare o togliere la corrente alla lampada. Si possono avere sino a 100 lampi al minuto; ma l'esperienza consiglia di non andar oltre i 60 lampi e di regola la durata del lampo è di 1 a 2 decimi contro 9 ad 8 decimi di oscurità. Variando la frequenza dei lampi si può dare al segnale significato diverso.

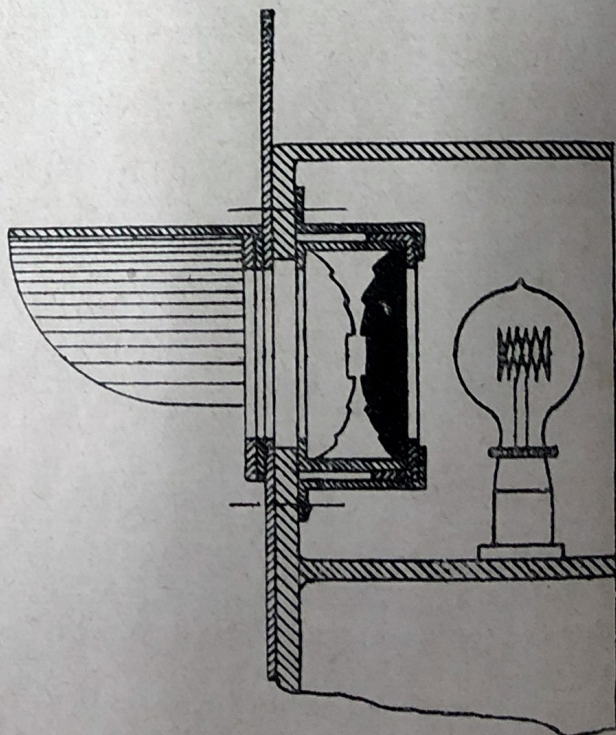
Ma le novità di maggior interesse in fatto di segnalazione sono quelle che tendono ad assicurare la ripetizione del segnale nella cabina del macchinista, o addirittura il comando automatico sul freno del convoglio, quando il personale non ubbidisca all'indicazione di arresto.

Finchè la sicurezza dei viaggiatori sarà alla mercè della sempre possibile distrazione di una persona, non si potrà mai dire di aver raggiunto la sicurezza assoluta, se pure in fatto di sicurezza l'aggettivo assoluto è appropriato. Si rifletta che un segnale visibile a 300 metri rimane nel campo visivo del macchinista, che guidi un treno a 100 chilometri l'ora, per solo 20 secondi e si comprenderà quanto sarebbe utile poter far

SEGNALI A FUOCHI DI COLORE CON PICCOLE LENTI PER ESSERE SCORTI QUANDO IL MACCHINISTA SI TROVA AL DISOTTO DI ESSI.

LENTE PRISMATICA PER ALLARGARE IL FASCIO DI LUCE DEI SEGNALI.

corrispondere al passaggio in prossimità di un segnale chiuso anche il semplice squillo di una suoneria sulla locomotiva o qualche altro avvertimento che servisse a richiamare l'attenzione. Se poi dal semplice avvertimento si potesse passare ad un'azione diretta sul freno, quale progresso! Pensare che il freno ad aria compressa agisce su tutto il convoglio pel solo effetto di una piccolissima uscita di aria dalla condotta generale e che basta uno sforzo infinitesimo prodotto su una valvola per arrestare sicuramente un pesante convoglio lanciato a grandissima velocità. Il segnale potrebbe dunque non più *comandare,* ma *produrre* o almeno dare inizio alla fermata!

Nell'epoca del trionfo della meccanica la soluzione di un problema simile non dovrebbe dare preoccupazione alcuna; eppure gli sforzi finora fatti, i molteplici tentativi, le prove di ogni genere non ci permettono di dire che la soluzione sia raggiunta. Forse ci siamo vicini. Le invenzioni di questo genere hanno bisogno insieme di genio e di pazienza (mi si permetta di dissentire da colui che proclamò essere genio e pazienza la stessa cosa) nel senso che non basta la buona idea, ma occorre la esatta applicazione, le difficoltà di dettaglio essendo spesso così numerose da superare la difficoltà fondamentale. Gli studi sulla segnalazione ferroviaria sono fatti di minuzie, di sottigliezze non soltanto meccaniche, in quanto essi non possono fare astrazione dalla fisiologia e forse neanche dalla psicologia dato che vi ha parte importante l'azione dell'uomo.

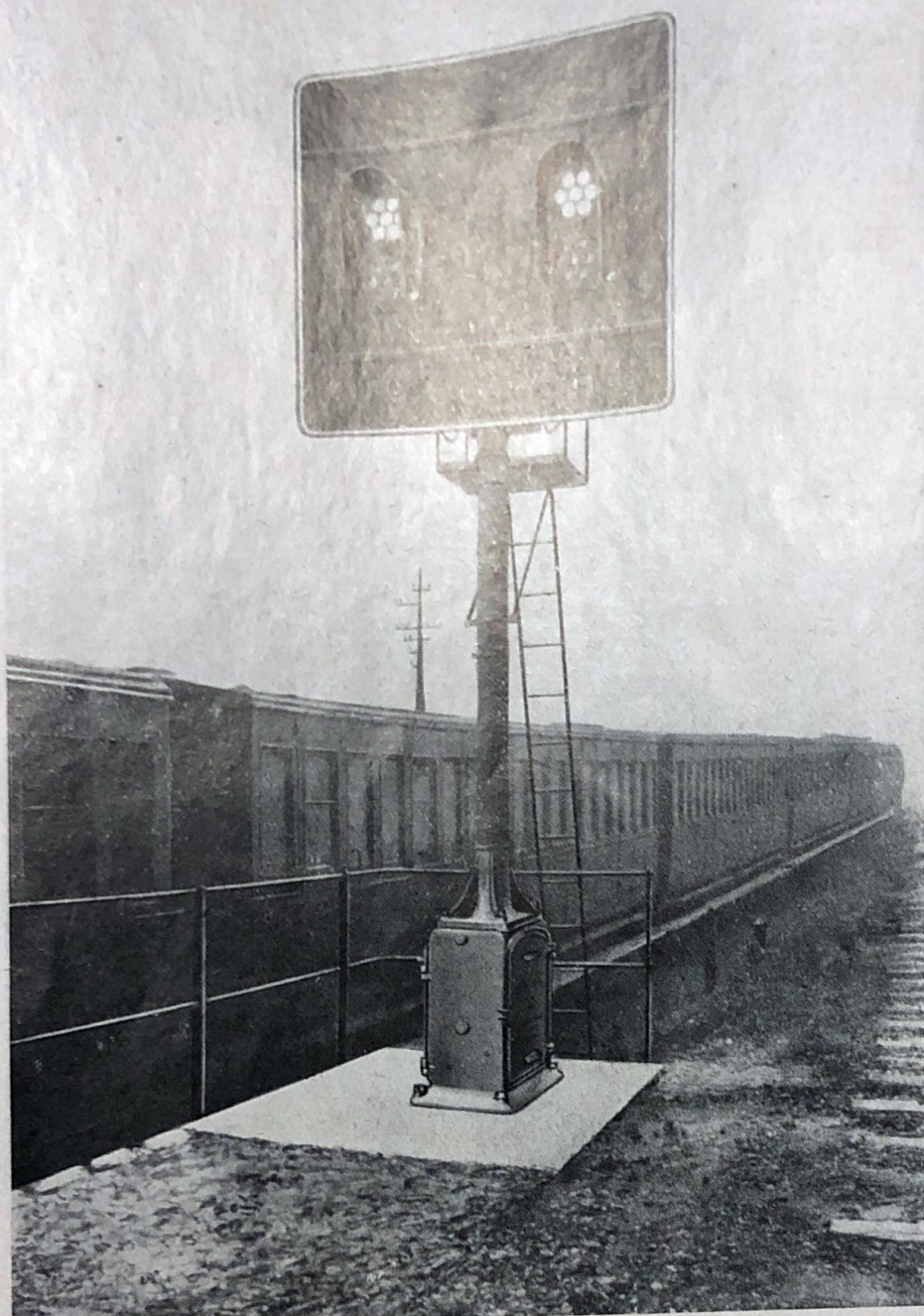
Ma le sottigliezze teniamole da canto per non tediare il lettore: diciamo ora che per la ripetizione del segnale in marcia o per far funzionare il freno Westinghouse tutte le volte che il treno si approssimi ad un segnale all'arresto, occorre evidentemente realizzare un collegamento fra un punto fisso della strada e la macchina che corre. La cosa sembra facilissima, ma tale non è, specialmente perchè è indispensabile che il collegamento sia pratico e di sicuro effetto. Anche i meccanismi, come gli uomini, si distraggono, errano, mancano; non val quindi la pena di applicarli se il loro grado di infallibilità non è superiore a quello delle persone. È difficile porre in cifre il grado di infallibilità di un apparecchio; tuttavia se l'ordigno mostrasse di fallire una sola volta nel funzionare un milione di volte, diremmo che ha una sufficiente regolarità; se fallisse una volta su 100.000 sarebbe da rifiutarsi. L'apprezzamento degli apparecchi è, adunque, relativo; si tratta per essi, come per tante altre cose, di misura. Coi perfezionamenti apportati negli ultimi anni a questa tecnica di precisione si sono raggiunti gradi elevatissimi di infallibilità, ma dove dobbiamo arrestarci? Chi lo sa? Del resto, operando, muovendoci, viaggiando noi poniamo mille volte al giorno la vita a repen-

SEGNALE A DOPPIA LENTE DI FRESNEL CON LAMPADA FOCALE.

taglio, ma non ce ne preoccupiamo, accontentandoci di sapere che si tratta di rischi lontani. Il farne la statistica significherebbe procurarci una inutile causa di malinconia!

Torniamo al nostro discorso. La forma di collegamento più anticamente sperimentata fra binario e macchina, agli effetti della segnalazione, sta nel produrre una indicazione sonora per mezzo di capsule detonanti, i cosiddetti petardi cui abbiamo già accennato. Si è ricorso, dopo, agli spara-petardi, specie di rivoltelle elettromeccaniche che possono dare più colpi consecutivi ogni volta che il passaggio del treno ne fa scattare il grilletto; ma questo ritarda, non elimina la necessità della ricarica, che deve essere fatta a tempo, cioè non appena le cartucce sieno esaurite. Un ritardo nella sostituzione delle cartucce può riuscire fatale.

SEGNALE COLORATO AD UNA LUCE.

Sono state infine tentate molte forme di contatti meccanici, ma avendosi sempre una parte fissa e una parte mobile, e quest'ultima dotata di grande velocità, dopo un po' la parte fissa esposta ad urti ne esce deteriorata. Se poi si fa assegnamento su un contatto elettrico, basta che delle materie estranee si depositino sugli elettrodi, da lasciarsi necessariamente allo scoperto, per impedire il passaggio della corrente.

Ora la soluzione si va ricercando sulla base dei principî della moderna elettrotecnica, rinunciando a veri e propri contatti, giacchè, come tutti sanno, l'energia si trasmette anche *senza fili*. Insomma un rapporto fra strada e treno che corre si può creare facendo in modo che dal piede del segnale sieno emesse *onde elettriche* o pure si crei un *campo elettrico*, capace, in ogni caso, di influenzare apparecchi esistenti sulla macchina. Si sa che ricorrendo alle onde elettriche si può dirigere una nave in mare stando a terra: si tratterebbe di far qualche cosa di simile, con avvertenza che nel caso nostro la energia da trasmettere è di un ordine quantitativo assai basso, sicchè la trasmissione dovrebbe riuscire più facile sia per ripetere sulla locomotiva, e quindi sotto gli occhi del macchinista che si fosse distratto, l'indicazione del segnale di linea, sia per influire addirittura sull'arresto del treno. In Germania recenti esperimenti di un apparecchio del gene-

SEGNALE A FUOCHI COLORATI A 4 FUOCHI DI 7 LENTI CIASCUNO.

dal binario, e fra binario e ruote non esistono che giuochi dell'ordine di qualche centimetro. Si può quindi fare in maniera che l'apparecchio applicato al segnale fisso e quello collegato alla locomotiva agiscano come le due parti di un motore e quindi al passaggio del treno, se il segnale è chiuso, si trasmetta dal segnale una piccola quantità di energia elettrica prodotta da accumulatori o altrimenti che muova il ripetitore o la valvola del freno in cabina. Esperimenti ripetutamente fatti hanno dimostrato che apparecchi di questo genere possono riuscire di sicuro funzionamento.

Però, confessiamolo, o lettore, che l'idea di un treno comandato automaticamente è tale da far spavento. Si potrà l'azione frenante prodotta dal segnale regolare a dovere? Non avverrà che l'azione sia insufficiente e quindi non raggiunga lo scopo o che, riuscendo troppo energica, dia luogo a sua volta ad un danno? Un frenamento troppo rapido non ha forse lo stesso effetto di un urto?

A questi dubbi si risponde che per ora si ha di mira soltanto l'alleanza tra il meccanismo e l'uomo. È questi che deve agire: l'apparecchio sulle locomotive non dovrebbe che richiamarne l'attenzione. La frenatura prodotta automaticamente dal segnale all'arresto dovrebbe essere soltanto un inizio di frenatura; spetterebbe sempre all'uomo l'azione finale e decisiva.

FILIPPO TAJANI.

re avrebbero dato, se è esatto quello che ne han detto le riviste tecniche, esito assai favorevole.

È da notarsi, tuttavia, che per ottenere le onde elettriche bisogna ricorrere ad apparecchi assai delicati; di qui una incertezza di funzionamento che preoccupa molto gli uomini pratici.

Il campo magnetico (è pel formarsi di un campo magnetico che le dinamo e i motori trasformano energia meccanica in corrente elettrica o viceversa) ha nello spazio un raggio di azione assai ristretto; ma la locomotiva segue una traccia fissa determinata

VEDUTA DELLA ROCCA DI BUSAMBRA DALLA R. PALAZZINA. (fot. Carullo)

UN GRANDE PATRIMONIO DEMANIALE SICULO

LA FORESTA DELLA FICUZZA E DI GODRANO

Con soldati infiniti
si mosse da' suoi liti
verso Roma bravando
il Re don Ferdinando
e in pochissimi dì
venne, vide e.... fuggì.

La malignità dei contemporanei è sempre esagerata. È vero che Ferdinando di Borbone, IV di Napoli e I delle Due Sicilie, non fu condottiero d'eserciti, ma non ne ebbe colpa. Uomo robusto, non aveva trascurato gli esercizi fisici, tanto ch'era rinomata la sua valentia di cacciatore e la sua pazienza di pescatore. D'altronde doveva pur fare qualche cosa se il resto dei suoi compiti di regnante lo disimpegnavano con tanto zelo, se non sempre fortunato ed abile, i ministri Tanucci ed Acton e la regina consorte Maria Carolina d'Austria, non meno di lui, in altri campi, esperta cacciatrice. Povero Ferdinando! Successo ad otto anni al padre, al Re Carlo, chiamato sul trono di Spagna, nessuno aveva avuto interesse di farne un Re sul serio. Ed egli, con quella bonaria filosofia che il clima di Napoli non nega nè meno alle teste coronate, cercò di andare ai posteri mercè benemerenze che non disdicono ad un Re, nè meno quando sono fra le sole che i biografi ricordano.

Fu, dunque, un grande e tenace cacciatore. Per cui nel periodo della seconda ritirata in Sicilia — i rivolgimenti della Rivoluzione francese non dettero pace alla tormentata Corte austro-borbonica di Napoli — cercò di crearsi vicino alla reggia di Palermo un parco veramente degno di un Re. Eravamo intorno al 1806. Ferdinando IV fece riunire sotto il suo dominio le vastissime estensioni di terre di proprietà Reale, in maggior parte boscosa, che costituivano gli ex-feudi della Ficuzza, del Cappelliere, del Lupo e del Lupotto costituendo le regie cacce che andarono famose per molti anni. Mancando la caccia degli animali che fuggono la boscaglia, prese

in enfiteusi i sette feudi della baronia di Godrano, tolse in affitto i beni spettanti alle mense arcivescovili di Palermo e di Girgenti, ed altrettanto fece coi vasti beni di diversi monasteri. Centro di tanti vasti possessi divenne la Ficuzza. Vennero così costruiti, sul pianoro che sta al piede dell'ex-feudo omonimo, sotto l'imponente Rocca Busambra, la reale Palazzina ed i fabbricati minori, a residenza dei Principi, a dimora del personale di servizio ed a ricovero degli animali. La Palazzina era stata cominciata ad edificare nell'estate del 1799, su disegno dell'architetto palermitano Venanzio Marvaglia, durante un primo esilio di Re Ferdinando, e terminata nell'estate del 1803. Il Re l'abitò per la prima volta nel 1806, dopo che le truppe del generale francese Championnet fugarono le bande napoletane e respinsero la Corte di Napoli nella serenità della Conca d'Oro.

Morto nel 1825 Re Ferdinando, venne meno lo scopo per cui la tenuta era stata costituita e la decadenza della regia caccia segnò l'origine di quella della foresta.

Rimasta la proprietà nelle mani di ingordi amministratori questi, allo scopo di introitare quanto più era possibile, utilizzarono senza alcuna regola o governo la fustaia, e in meno di dieci anni del vasto possesso spogliarono di piante tre parti su quattro!

La decadenza non avrebbe avuto altro limite che quello di far raggiungere la completa fisonomia di radura alla fiorente foresta, se il mutamento di governo, nel 1860, non avesse portato più saggi reggimenti forestali alla conservazione dei residui di quella che fu una ricchezza d'Italia, e dovrà ritornare ad essere se vogliamo a fatti e non per retorica, la rinascita agricola di tanta parte dell'Italia meridionale continentale ed insulare. Ma nel 1860 la Ficuzza poteva servire ad ospitare banditi, non ad invogliare alla caccia o all'ammirazione delle sue trascorse bellezze. Se ne giovò, due anni dopo l'epopea de' Mille, il generale Garibaldi, quando, colto dalla sfiducia per il modo onde da Torino il Ministero Rattazzi conduceva la politica della questione Romana, riunì nel bosco della Ficuzza due mila volontari, con loro si mosse verso il continente al grido di «Roma o Morte» e fu fermato sui pianalti dell'Aspromonte dal Colonnello Pallavicino.

LA REGIONE DELLA FICUZZA.

Le affittanze larghe ed inconsulte del pascolo continuarono la opera di distruzione, la quale trovò aiuti dagli incendi che si andarono ripetendo incessantemente. Rovinata la foresta, trascurati e cadenti i fabbricati, nulle o impraticabili le vie interne, difficile e spesso improficuo il mercato, in tali condizioni deplorevoli la proprietà pervenne al Demanio forestale dello Stato italiano, il quale dovette procedere alla vendita di quasi tutte le terre già disboscate e dissodate. Le ultime vendite di terre e fabbricati vennero fatte negli anni 1867 e 1868. Forse sarebbe stato venduto il bosco del Lupo, del Cappelliere e della Ficuzza, noto sotto il nome generico della «Ficuzza» se

(fot. Club Alpino Siciliano)

FISIONOMIA DEI TERRENI NUDI ADIACENTI ALLA FORESTA.

con la provvida legge del 20 giugno 1871 non fosse stato dichiarato inalienabile. Più tardi, nel marzo 1911, gli ex sette feudi componenti la baronia di Godrano vennero a formare patrimonio dell'Azienda del Demanio Forestale di Stato, costituendo una unica unità amministrativa con il comprensorio della Ficuzza.

Sulla strada provinciale, che da Palermo conduce a Corleone, due chilometri circa al di là di Marineo, precisamente al Ponte dell'Arcera, trovasi il punto più settentrionale e più depresso della grande tenuta demaniale inalienabile « Ficuzza-Godrano ». Da questo punto, sempre a sinistra della provinciale, la tenuta si allarga fino ad incontrare, nella parte più elevata, il fastigio della Rocca Busambra, che segna parte del suo limite meridionale. La tenuta ha forma di un poligono irregolare, allungato da sud a

(fot. Conte Naselli di Gela)

FORESTA FICUZZA-GODRANO: LA REALE PALAZZINA, RESIDENZA DI RE FERDINANDO I, NEI PERIODI DI CACCIA E NEGLI OZI DELL'ESILIO. ATTUALE SEDE DEL DISTRETTO FORESTALE.

(fot. Club Alpino Siciliano)

LA R. PALAZZINA VEDUTA DI UN ANGOLO PROSPETTICO.

arenaria di Pizzo del Cucco, Portella della Gramigna e Celso, le quali da prima strette fra colate di argilla, in basso si diffondono a ventaglio per sostituirsi completamente ad essa. Per cui, ad eccezione di zone prevalentemente argillose quali quelle di Tre Girati, Porcheria, Rocca d'Ilice, Piano del Cucco, Cerasa e Valle di Maria, tutte le altre zone della foresta sono arenario-argillose. In corrispondenza delle formazioni argillose stanno zone o instabili, come l'abitato della Ficuzza, o chiaramente franose, come la Vignazza, con formazioni a laghetti (Gurgo di Drago).

nord con esposizione prevalente a nord-ovest. Nel suo complesso comprende i territori dei comuni di Marineo, Monreale, Godrano, Mezzoiuso, con una superficie catastale di cinquemila ettari. Dalla Montagna del Casale o Rocca Busambra (1615 m.) sezionata nel senso del suo maggior asse, da est ad ovest, da un'enorme frattura, e precisamente alla base di questa, si dipartono, in serie disordinata, colline e poggi, sui dossi e fianchi de' quali trova sviluppo la foresta.

Le sue gronde così, come varie di costituzione, sono varie anche di forma: dal picco calcareo, imponente e pittoresco, del Busambra, si scende da una parte ai declivi ondulati della Ficuzza e alle valli frastagliate del Lupo e del Cappelliere, dall'altra al massiccio del Cucco, al Pizzo di Giunco e al Cozzo Fanuso.

Il terreno passa dai calcarei aridi agli argillosi freddi e tenaci, alle arenarie fresche e sciolte. Il massiccio del Busambra è costituito da calcare cavernoso. Intorno ed ai suoi piedi si notano depositi argillosi per liscivazione. Nei depositi di detrito di falda affiorano, diminuendo le quote, i sottostanti depositi di argilla, ed al passaggio degli uni agli altri, corrispondono importanti sorgive. Dai banchi di argilla, che scendono verso la Guglia da un lato, verso il Godrano dall'altro, affiorano le colline di

La Rocca Busambra costituisce lo spartiacque principale e la serie di poggi che da essa si dipartono determinano i bacini del *Bèlice Sinistro,* del *Torrente Scanzano* e del *fiume Carzoli.*

Nella foresta si trovano varie sorgive, alcune perenni, altre intermittenti, utilizzate o per condurre acqua perenne alla Palazzina Reale ed al villaggio Ficuzza, oppure per alimentare i frequenti abbeveratoi sparsi nella foresta per dissetare gli animali al pascolo. Degna di nota è la sorgiva d'*acqua solfurea* di S. Isidoro, presso la Cappella dedicata a questo Santo.

La parte più meridionale della tenuta è povera di acqua. Questo difetto è maggiormente sentito nella regione che sovrasta il villaggio Ficuzza, dove il sopra suolo, poco impermeabile e di potenza rilevante, pare riposi sopra strati irregolari e permeabili inadatti alla formazione di falde acquifere. È ben vero che frequenti vestigia di opere idrauliche attestano una certa antica ricchezza idrica; ma tali vestigia ci dimostrano che gli sforzi eseguiti per vincere la naturale povertà d'acqua della foresta giovarono solo quando tutta la foresta e non una

(fot. Conte Naselli di Gela)

MAESTOSI FRASSINI AL VENTO, IN UN MERIGGIO VESPERTINO.

sola quarta parte di essa, proteggeva le falde idriche!

Il clima della foresta non è uniforme su un'estensione di 5000 ettari fra 480 e 1615 m. sul mare: in generale si può dire temperato, nonostante i 40 e più gradi che di estate si raggiungono nel bosco all'ombra. L'aria, meno che nelle bassure prossime al torrente Scanzano, è purissima, frequentemente smossa da venti impetuosi i quali spesso assumono la violenza dell'uragano, specie il ponente e lo scirocco in tutte le stagioni. La neve cade in quasi tutti gli anni ed è più o meno abbondante, ma non rimane mai a lungo che nella fascia sottostante al Busambra. La distribuzione delle piogge è molto irregolare avendosi circa sei mesi all'anno di siccità continua!

In corrispondenza dei terreni argilloso-calcarei e delle esposizioni a tramontana si trovano ottime piante di alto fusto, costituite essenzialmente dalla rovere (*quercus robur*, 65%) e del leccio (*quercus ilex*, 18%) ed in minor parte del frassino (*ornus* ed *excelsior*, 12%). Sui banconi puri di argilla le formazioni boschive stentano e l'opera di popolamento riesce più ardua. Prova ne siano i rimboschimenti recenti in località Rocca d'Ilice e Tre Girati. Predominano il frassino, il pino d'Aleppo e la rovere. In corrispondenza dei terreni silicei e siliceo-argillosi, con esposizione a nord e nord-est, le formazioni boschive trovano le più favorevoli condizioni. Bellissime sughere (*quercus suber*, 4%) trovansi sparse ed alternate con la rovere e con il castano. Continua ad estendersi la coltura a pini (P. pinastro e P. d'Aleppo) con lo scopo tecnico di produrre legname da lavoro e climatico, di donare alla foresta essenze balsamiche.

Alle risorse turistiche della foresta non giova la rete stradale, tuttora inesistente. Esistono per converso le «trazzere» ed una fitta rete di mulattiere e di sentieri, non sempre praticabili nel periodo invernale. Mancano le ascensioni difficili che valgano ad appagare lo spirito degli animosi alpinisti: le diverse e numerose gite che offre la foresta non esigono speciale abilità alpinistica, ma resistenza. Il percorso dei sentieri si svolge spesso tra le folte querce che mitigano i cocenti raggi del solleone e deli-

(fot. Conte Naselli di Gela)

RICOVERO DI PASTORI.

ziano l'occhio con la successione di panorami interessanti.

L'ascensione della Rocca Busambra è abbastanza movimentata per la Ciacca di Bifarera, più agevole per la Scala del Ciolino. Dalla cresta si gode un panorama eccezionale, dall'Etna al monte Erice o Sangiuliano di Trapani, con la teoria delle Madonie, il tabulare Pellegrino di Palermo e la marina falcata di Termini Imerese.

Molto interessante è la gita tra querce e frassini alla Torre del Bosco, ove è la Casa de' Sorveglianti Forestali, a dieci minuti dal Cozzo del Cervo (1007 m.), punto maraviglioso che dà la possibilità di ammirare la Foresta nella sua multiforme estensione.

Tralasciando, per ovvie ragioni di spazio, di accennare alle gite al Pizzo Panaro, all'Acqua Ferrata e all'Acqua Ammucciata, che trovano sempre amanti e frequentatori isolati o in comitiva, sia per opera del Turismo scolastico, sia per iniziativa del Club Alpino Siciliano e della sezione di Palermo del C. A. I., non posso tacere, in quest'ora di fiorenti esplorazioni speleologiche, la bellezza d'una gita alla grotta del Romito. È questa caverna, profonda 60 metri, larga 15, ricchissima di pittoresche stalagmiti.

Certamente non sono queste le attrattive di più famose foreste, nelle quali non sapreste se ammirare più le doti delle naturali bellezze o la vanità umana che fa consistere il progresso della civiltà anche o soprattutto nel saper distribuire cestini di ferro per raccogliere cartacce entro boschi e foreste a molti chilometri da centri abitati come nella Foresta Nera. Ma la Foresta demaniale inalienabile della Ficuzza e di Godrano, unica in tutta la tricuspide isola maggiore del Mediterraneo, può ambire il giusto titolo di « Stazione climatica » che le ha attribuito e riconosciuto la Legge del 29 dicempre 1901. A 40 km. circa da una grande città, com'è Palermo, unita a questa dalla linea ferroviaria secondaria di Stato e dalla carrozzabile provinciale Palermo-Corleone-S. Carlo, non poteva non divenire il soggiorno preferito di quanti amano riposare nel periodo estivo all'ombra delle pinete. La foresta della Ficuzza trovasi nelle condizioni di essere la sola residenza di montagna di tutta la Sicilia, quando si escludano le Madonie, ove difettano le con-

(fot. Carullo)

VIALE NELLA PINETA, MISTA A FRASSINI E QUERCE.

(fot. Conte Naselli di Gela)

Svaria per l'erba un gregge a mano a mano
e par la mandra dell'antico nume.

(fot. Club Alpino Siciliano)

....o desiata verde solitudine
lungi al rancor degli uomini.

dizioni di viabilità, e le pendici dell'Etna. Fino a qualche anno fa mancavano gli elementi, non già di ricercate comodità, ma addirittura essenziali alle più modeste esigenze della vita civile e dell'igiene. A cura dell'Amministrazione Forestale fu addotta l'acqua potabile del Cucco al villaggio della Ficuzza in quantità esuberante agli attuali bisogni. Si è provveduto anche alla sdemanizzazione dei terreni adiacenti al piccolo centro abitato, in modo da facilitare l'acquisto di terreno fabbricabile e la possibilità di costruzioni ai non pochi che anelano il soggiorno in questi luoghi. Non esistono qui le difficoltà che altrove, all'Abetone per esempio, ostacolano il sorgere di alberghi e di villette private. È da augurarsi perciò che in avvenire l'incremento delle costruzioni edilizie raggiunga lo sviluppo che valga a soddisfare le numerose richieste di villeggiatura, e si renda più adeguata alle richieste l'industria del forestiero, creando posti di ristoro e di simpatico soggiorno a quanti si recano in questa foresta per gite ed escursioni. L'Amministrazione Forestale rende possibile questa proficua opera; resta alla buona iniziativa e volontà dei privati completarla. Se un Re sceglieva la Ficuzza a luogo di delizia e di caccia negli ozi dell'esilio parziale, una gente, che non dovrebbe aver bisogno di esiliarsi durante l'estate, la renda una delizia montana perenne di ristoro estivo e di sports invernali.

FRANCESCO CARULLO
Ispett. Forestale Amministratore.

MONUMENTALE BASILICA DI S. STEFANO IN BOLOGNA.

UNA BELLA INIZIATIVA D'ARTE E PATRIOTTISMO

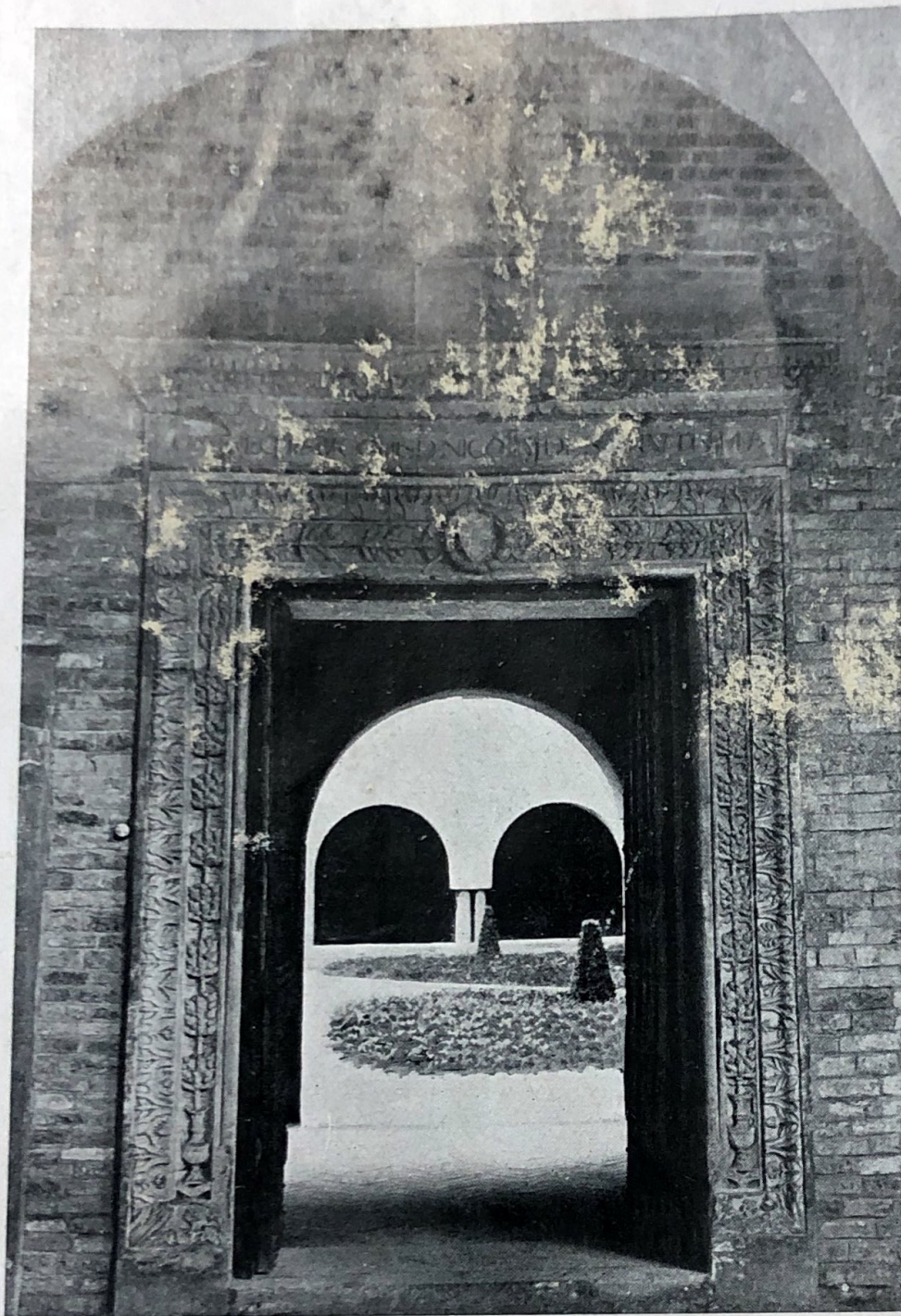
IL RESTAURO DEL CHIOSTRO ROMANICO DELLA BASILICA DI S. STEFANO IN BOLOGNA

I monumenti Stefaniani.

BOLOGNA è celebre nella storia dell'arte per le sue caratteristiche torri che nel secolo XIII si contavano fin quasi a 200; per i suoi vetusti e severi edifici; per le sue leggiadre terrecotte delle età gloriose dello Studio, del Comune e della Signoria; per le sue superbe ed eleganti architetture barocche della fastosa età papale. Ma essa vanta ancora un gruppo di monumenti che per il loro carattere da soli basterebbero per rendere celebre una città.

Quell'insieme così caratteristico di sacri edifici detti di Santo Stefano sono infatti il più importante centro monumentale che per la storia e l'antichità possieda la severa città dello studio: centro monumentale che appassiona ed interessa ogni studioso che vada ricercando ciò che di più raro e di più bello abbia prodotto l'arte in quell'oscuro periodo della storia che va dalla caduta dell'impero Romano d'occidente a quel mille che, superando le forme primitive e barbariche, segna la via al trionfo dell'arte latina e romanica nelle nostre maestose cattedrali italiane.

In S. Stefano ogni stile storico ha lasciata la sua impronta immortale: l'arte romana, l'arte dell'Esarcato di Ravenna e la longobarda, quella romanica, la lombarda. Non mancano neppure particolari di buono stile del Rinascimento.

Qui, malgrado il tempo e le deturpazioni dell'arte barocca, le più antiche architetture conservano ogni varietà di fioritura; in questa singolare riunione di chiese e di claustri si legge inoltre la più antica e gloriosa storia di Bologna.

INGRESSO AL CHIOSTRO ROMANICO DAL CORTILE DI PILATO.

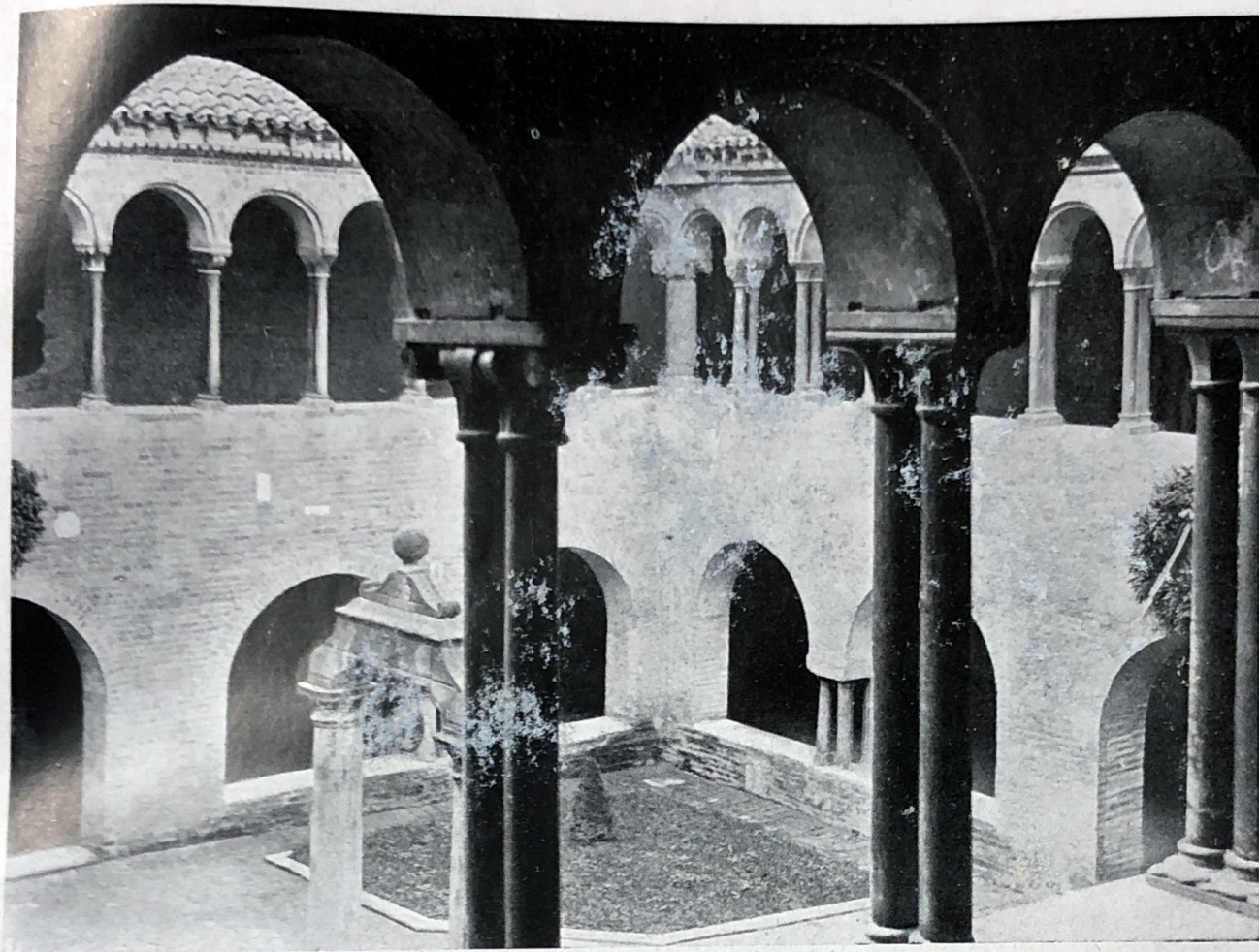
Le sette chiese e la celeste Gerusalemme.

Delle sette chiese che formano il gruppo monumentale di S. Stefano ve ne hanno quattro che offrono notevole interesse; la più antica di queste è la basilica ambrosiana dei Ss. Vitale ed Agricola oggi erroneamente detta dei Ss. Pietro e Paolo. Fondata al finire del IV o ai primi del V secolo fu dall'origine seconda cattedrale di Bologna. Devastata, distrutta e ricostruita, forse non più tardi dell'XI secolo, conserva ancora avanzi della primitiva costruzione. Restaurata razionalmente sul finire dello scorso secolo mostra evidente lo stile frammentario. A forma basilicale a tre navate sorrette in modo alterno da colonne di marmo e da pilastri polistili, ha avanzi notevoli di arte romana fra i quali un superbo capitello ionico.

La chiesa del Santo Sepolcro adiacente alla suddetta, già battistero della città, era in origine dedicata alla Resurrezione di N. S. Essa è a planimetria ottagonale e, unita all'atrio di stile lombardo, detto il Cortile di Pilato, e all'interessantissima chiesa detta della SS. Trinità che in origine fu chiamata *Martirium, ad Crucem* o *Calvario*, forma il gruppo singolare della *Celeste Gerusalemme* fondata qui da S. Petronio nel V secolo a somiglianza delle chiese costruite da Costantino sui luoghi della Passione.

I restauri operati dalla fine dello scorso secolo hanno ridonato a queste costruzioni di incalcolabile valore storico ed artistico l'austera bellezza originale.

La quarta chiesa, oggi detta del SS. Crocefisso ed originalmente dedicata a S. Giovanni Battista, era già esistente sul finire del X secolo.

Nel 1019 l'abate Martino vi costruì ad oriente la cripta che negli ultimi restauri sapientemente apportati dall'architetto commendatore Edoardo Collamarini è stata ricongiunta alla chiesa come era in origine.

CHIOSTRO ROMANICO VISTO DALL'ORDINE SUPERIORE.

Il Chiostro romanico (1).

Il Chiostro romanico, che trovasi fra la chiesa della SS. Trinità, il Cortile di Pilato e la Cripta, occupa il fianco sud-est del gruppo Stefaniano, è a pianta quadrata e costituito in elevazione da doppio ordine di gallerie che presentano carattere di due diverse età. Infatti l'ordine inferiore, composto per ognuno dei lati di cinque grandi aperture ad arco di cui quattro formano due larghe bifore e la quinta mediana dà accesso al cortile dove nel centro sta la rituale cisterna, mostra carattere rozzo e frammentario e rimonta quindi ancora a primitiva arte romanica, mentre l'ordine superiore, formato da quattordici archetti per ogni lato sostenuti agli angoli da quattro colonnine più esili e binate, appartiene invece allo stile romanico già più ricco e progredito.

(1) Nel compilare il presente articolo ho tratte molte notizie dalla dotta monografia di Mons. GIULIO BELVEDERI su *Il Lapidario dei Caduti nel chiostro della Basilica di Santo Stefano in Bologna*, edita nel marzo 1924 a beneficio del Lapidario stesso.

Le due larghe bifore di ogni lato della galleria inferiore hanno gli archi che s'appoggiano su rudimentali blocchi di marmo che servono da capitelli, i quali a loro volta sono sostenuti per due lati del chiostro da frammenti di grosse colonne marmoree e per gli altri due in ogni bifora da quattro frammenti riuniti di colonne più piccole.

Gli assaggi fatti nell'interno dei muri perimetrici del chiostro e nei muri di fondo del porticato, hanno dimostrato che la copertura nella galleria era originalmente a travi e fu rimossa quando all' ordine inferiore fu sovrapposto il superiore già notevolmente diverso per fattura. Tale copertura è stata quindi ricostruita fedelmente.

I lavori di razionale restauro hanno inoltre posto in luce le originali aperture che davano comunicazione fra il Chiostro, la Cripta e la camera Capitolare. Interessantissime sono soprattutto sul lato sud-orientale la porta e le due bifore che dànno accesso e luce all'antica camera Capitolare, oggi adibita a sacrestia. La porta, posta fra le due finestre, è

CHIOSTRO DI S. STEFANO: BIFORE E PORTA DI ACCESSO DELL'ANTICA CAMERA CAPITOLARE.

arcuata e semplicissima; ha l'arco formato da conci di arenaria. Le bifore sono di un suggestivo stile rozzo e primitivo; hanno gli archetti doppi a laterizio, il capitello di arenaria a fogliame di carattere ancora longobardo sostenente la ghiera interna mentre la ghiera esterna è a sua volta sostenuta da una rudimentale testa d'animale.

Simile disposizione ed orientamento di aperture di camera Capitolare si trova ancora con grande ricchezza e bellezza nel claustro duecentesco dell'Abbazia Cirstercense di C[illegible]aravalle della Colomba, già illustra[illegible] questa Rivista, e nel claustro qua[illegible]tesco dell'Abbazia di Monteveglio. [illegible] nota nel claustro Stefaniano sono [illegible]ni affreschi bizantineggianti sul [illegible]rionale ove il chiostro è unito al [illegible]ilato e alla Chiesa della SS. Trinità, [illegible] è molto restaurata dal Collamarini. La [illegible]litura di parte di essi ha con evidenza ri[illegible]evato quanto fosse grande il senso [illegible]colore in quei primitivi pittori.

Quanto alla data della costruzione la storia dice che l'abate Martino il 3 di marzo dell'anno 1019 costruì la confessione o cripta nella chiesa di S. Giovanni Battista trasportandovi i corpi dei Ss. Vitale ed Agricola; si può quindi ritenere che prima di tale data il chiostro non esistesse ancora.

Il carattere frammentario della sua parte inferiore, il fatto che all'abate Martino compete l'onore e la fama di restauratore di tutto l'insigne gruppo monumentale di S. Stefano, ci rinsaldano l'opinione.

Compiendo l'opera di restauro conformemente alla volontà del donatore — un certo Lamberto — utilizzò i ruderi delle primitive chiese per costruire il chiostro. I frammenti delle grosse colonne della galleria inferiore appartengono infatti alle colonne che dal V o dal VI secolo in numero di dodici ed oggi soltanto in numero di sette, sorreggevano il matroneo e la cupola della chiesa del S. Sepolcro. Si suppone inoltre che le colonne più esili e dimezzate sostenessero originalmente il ciborio in qualcuna delle chiese restaurate da quel benemerito benedettino.

L'ordine superiore, più progredito nello stile, è di qualche secolo posteriore alla data del 1019. I doppi archetti; le colonne d'angolo, di cui due magistralmente scannellate a

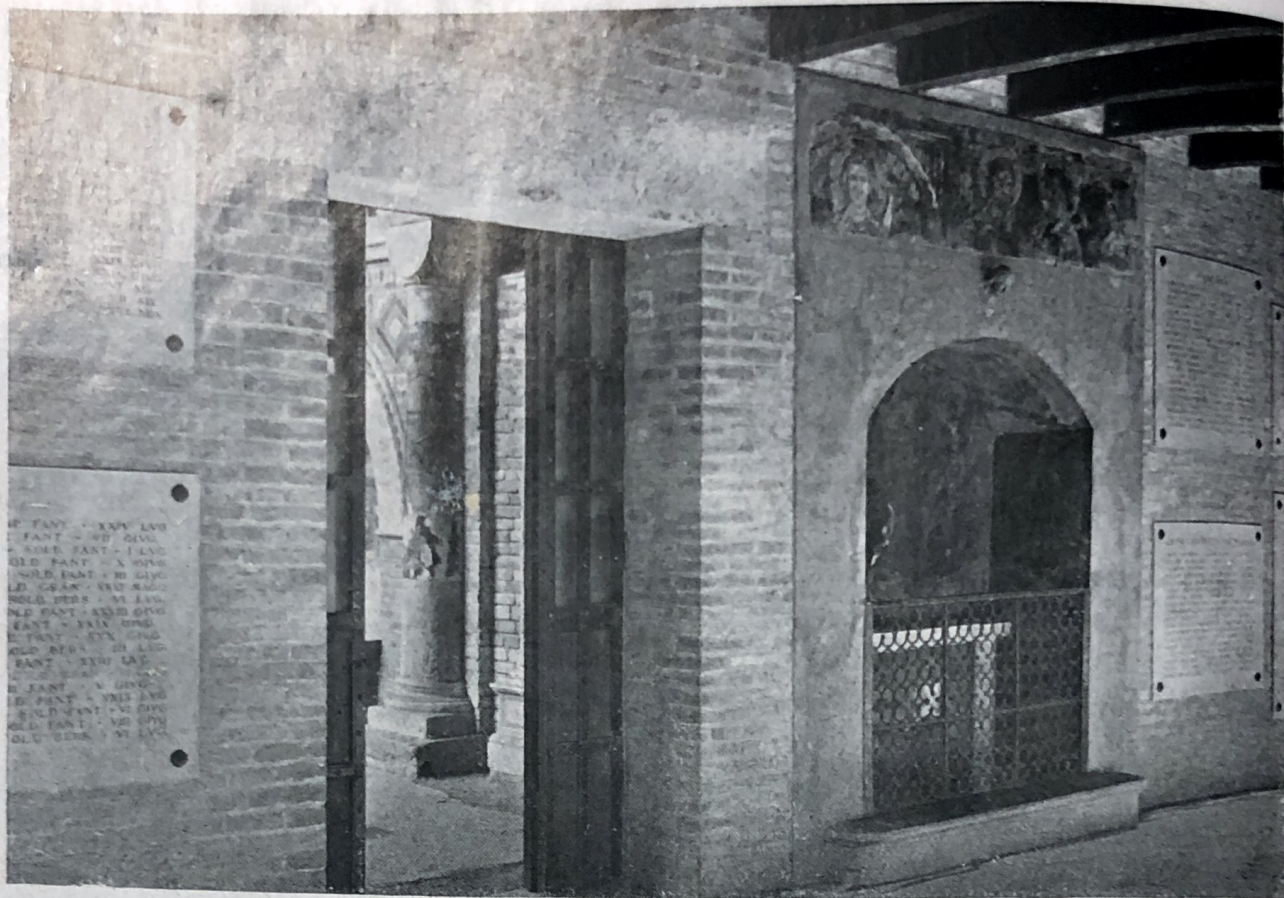
tortiglione; le colonnine binate coi capitelli a stampella, di cui alcuni a fogliame di ninfee e, nel lato nord-ovest, formati da mostricciattoli e da teste d'animali che sostengono a modo di mensola la ghiera esterna degli archetti; le basi a foglia protezionale di angolo mostrano grande somiglianza fra questa costruzione bolognese e il chiostro dei Ss. Quattro Coronati di Roma che è pure di origine benedettina.

CHIOSTRO DI S. STEFANO: BIFORA AL LATO DESTRO DELLA PORTA DI ACCESSO ALLA CAMERA CAPITOLARE. A DESTRA LAPIDI DEI CADUTI IN GUERRA.

Gli assaggi eseguiti da mons. Belvederi nel chiostro romano hanno pure mostrato che il coronamento e la decorazione dei Ss. Quattro Coronati in origine erano pressochè identici a quelli del claustro di S. Stefano. Unica diversità sta nel materiale perchè, mancando a Bologna l'arte musiva che arricchisce le opere romane, in S. Stefano si supplì colorendo a smalto il mattone e trascrivendo più rozzamente in nero il motto scritturale che nei Ss. Quattro appare invece eseguito in mosaico.

L'affinità di esecuzione e di decorazione dà quindi contemporaneità alle opere, perciò, dato che la costruzione del chiostro dei Ss. Quattro Coronati è attribuita con fondatezza dal Muñoz ai primi due decenni del XIII secolo, anche a tale epoca si può ritenere che risalga la galleria superiore del chiostro di S. Stefano. Ciò è confermato ancora dai documenti dell'archivio di S. Stefano: prima del secolo XIII, portano la rogazione notarile, quando è compiuta nel claustro, espressa in questi termini: *Actum in claustro monasterii S. Stephani;* in una carta datata al 1 luglio 1223 vi è invece questa indicazione: *Actum in claustro sup[illegible] monasterii S. Stephani.* È certo qu[illegible] 1223 la galleria superiore era [illegible].

Dante nel chiostro di [illegible]

La storia delle chiese di S. Ste[illegible] ricca di gloriose vicende richiederebbe ben più ampia e particolareggiata narrazione rispecchiando essa la vita stessa di Bologna medioevale. Bene si spiega quindi [illegible] il fervore dei bolognesi nell'apportare in memoria dei Caduti sapienti e razionali re-

CHIOSTRO DI S. STEFANO, LATO SETTENTRIONALE: AFFRESCHI BIZANTINI E ACCESSO AL CORTILE DI PILATO. SULLE PARETI LE LAPIDI IN ONORE DEI CADUTI IN GUERRA DI BOLOGNA.

stauri a questo gruppo monumentale consacrato già alla storia religiosa e civile della loro città.

Dal chiostro partirono i primi insegnamenti di diritto romano, in esso convennero i giuristi della dieta di Roncaglia, dalle sue severe mura si levò forte e solenne il grido per la libertà comunale, qui ebbero ricovero, aiuto e sede i fuggiaschi Lombardi quando il feroce Barbarossa distruggeva Milano accingendosi a soffocare i Comuni italiani.

In questo recinto, oggi tante volte sacro, furono frequenti le visite dell'Alighieri durante la sua permanenza in Bologna specialmente quando fu allo Studio nostro. È probabilissimo che il Sommo Poeta frequentasse quella antichissima Compagnia dei Toschi, così nominata per le famiglie che dalla Toscana si stabilivano a Bologna, Compagnia che aveva sede entro il Monastero Stefaniano.

Il ricordo che ha l'Alighieri nella *Divina Commedia* della Torre Garisenda, fa ragionevolmente ritenere ancora che la similitudine a cui ricorre descrivendo la pena dei superbi nel canto X del *Purgatorio* gli sia stata suggerita, piuttosto che da cariatidi reggenti colonne di protiri di portali o pulpiti romanici, da quella singolare figura accasciata che a modo di capitello e mensola sostiene gli archi, il coronamento ed il tetto della galleria superiore di questo chiostro.

Così ha scritto Dante descrivendo tale figura:

> « Come per sostentar solaio o tetto
> Per mensola talvolta una figura
> Si vede giunger le ginocchia al petto
> La qual fa del non ver vera rancura
> Nascere a chi la vede: così.... ».

La figura accasciata che trovasi sul lato nord-ovest nel terzo arco a sinistra (pag. 1046) è infatti rappresentata a « *sostentar il tetto* », e vi sta esattamente « *per mensola* » e con attitudine ben diversa dalle cariatidi dei grandi portali nelle cattedrali romaniche, attitudine tale che

> « Si vede giunger le ginocchia al petto ».

La figura è rappresentata pure con aspetto dolorante, tanto che

> « .... fa del non ver vera rancura
> Nascere a chi la vede:.... ».

Il Belvederi descrivendo sapientemente questa reminescenza dantesca, giustamente riporta ancora altri versi del Divino Poeta

(82-84 e 97-99 del canto XI del *Purgatorio*) che darebbero conferma alle memorie bolognesi di Dante.

Si tratta di richiami all'ambiente artistico e letterario bolognese che fanno pensare che il canto sia proprio frutto delle impressioni avute da Dante nella dotta Bologna dove, frequentando lo Studio, egli aveva passata la gioventù, in quella Bologna di cui si dichiara figlio sì da riconoscer il «padre suo» in Guido Guinicelli, maestro dello Studio bolognese.

CHIOSTRO DI S. STEFANO: ANGOLO OVEST DELL'ORDINE SUPERIORE.

Il Lapidario.

Bologna per onorare degnamente i suoi Caduti in guerra ha voluto e vuole congiungere in questo meraviglioso gruppo di monumenti, antico centro della sua storia civile e religiosa, le più sacre memorie del suo passato glorioso colla memoria recente dei suoi Figli che non potrebbero avere migliore glorificazione. Ad iniziativa infatti della Sezione dell'Associazione Nazionale Madri e Vedove dei Caduti si sono operati restauri alla chiesa della SS. Trinità ed al chiostro romanico.

Il «ricordo» dei Caduti bolognesi è costituito con austera e decorosa sobrietà, nella galleria del chiostro inferiore, da semplici lapidi in marmo di Brescia disposte sulle quattro pareti, ognuna delle quali è dedicata ad uno dei quattro anni di guerra. Le lapidi non hanno alcun superfluo ornamento, come vuole la severa impronta del luogo: agli angoli di ciascuna di esse sono poste quattro piccole ed indovinate croci di guerra in bronzo. I marmi di varia grandezza recano incisi a caratteri romani il nome dei Caduti, il grado, la data di morte e l'indicazione delle singole località ove Essi versarono, per la Patria, il loro sangue generoso.

Per tal modo agli occhi del visitatore — già preso dalla religiosità del luogo — balza evidentissima la visione sintetica della epopea evocata dalla muta eloquenza di

CHIOSTRO DI S. STEFANO: ORDINE SUPERIORE (SECOLO XIII), LATO NORD-OVEST E CAPITELLO DELLA REMINISCENZA DANTESCA.

mi; in quella del lato nord-est (anno 1916) si contano 16 lapidi e 472 nomi; in quella sud-est (anno 1917) 18 lapidi e 572 nomi, ed infine l'anagrafe gloriosa enumera ben 832 nomi sulle 17 lapidi dell'ultima parete dedicata ai Caduti dell'anno 1918.

Nell'angolo fra le lapidi degli anni '15 e '18 trovano posto ancora due lapidi con 151 nomi per i morti dell'anno 1919, e 95 per quelli del 1920.

Sono 2530 nomi di Caduti del Comune di Bologna!

Fra questi figurano sei medaglie d'oro: Giacomo Venezian caduto nel 1915; Antonio Samoggia nel '16; Giulio Blum, Corrado Mazzoni e Giacomo Pallotti tutti nel 1917; Ivo Lollini caduto nel 1918.

Il Lapidario è stato inaugurato solennemente da S. M. il Re il 12 giugno 1925.

Ora che il claustro sacro all'arte, alla storia antica e recente è stato restituito alla pristina bellezza, non resta che compiere la

quei marmi. Nomi indimenticabili di uomini e di luoghi — che la storia pur recente ha già avvolto in un alone di leggenda — passano suscitatori di commozione e di nobili sentimenti di venerazione, di gratitudine, di amore e i rossi caratteri coi quali sono incisi i nomi paiono vive stille del sangue degli Eroi, gli spiriti dei quali aleggiano per tutto il luogo e lo riscaldano con l'afflato della Loro grande anima generosa ed ardente.

Sulla parete nord-ovest trovansi le lapidi dei Caduti nel 1915: sono 11 e recano 408 no-

opera di restauro all'intorno ed all'esterno, creando anzitutto un più decoroso ingresso al Lapidario, liberando il claustro e le chiese dalle deturpanti e moderne casupole antiestetiche. Tale opera di per sè tanto encomiabile, avrebbe poi il suo più degno coronamento con il restauro degli edifici che circondano la superba e singolare piazza triangolare di S. Stefano e che costituiscono dei magnifici e svariati esemplari di architettura del XV e del XVI secolo.

Prof. GIUSEPPE RIVANI.

(Fotografie Umberto Guizzardi, Bologna).

(fot. avv. Zapparoli)

VALLONE DI SANT'ANNA DI VINADIO: GLI SPLENDIDI CAMPI DI SCI NEI DINTORNI DEL SANTUARIO.

VALLE STURA

Delle molte valli che dalla catena principale delle Alpi Marittime e delle Cozie, racchiuse tra i suoi contrafforti, convergono verso la pianura nel cui mezzo — sur uno sprone simile a prora di nave ergentesi tra due fiumi — s'asside la storica città di Cuneo, la valle più importante, non solo per il suo maggiore sviluppo, ma anche per essere una delle più frequentate, e inoltre per i fatti di cui fu teatro, per le sue bellezze naturali, per attrattive d'ogni genere, è quella di Stura. Da Borgo San Dalmazzo, ove il fiume sbocca nel piano, fino al colle della Maddalena, ov'esso scaturisce dal laghetto omonimo, sono sessanta chilometri di strada nazionale, seguendo i quali si può risalire comodamente la valle incontrando ad ogni tratto mirabili quadri di natura e curiosità storiche, artistiche, etnografiche atte a soddisfare tutte le specie di pellegrini d'amore della bellezza: tanto il turista avido di godimenti estetici quanto l'artista innamorato del paesaggio, tanto lo studioso della storia che rivive col pensiero nei tempi passati quanto il poeta che s'ispira alle meraviglie e vaga nel mondo dei sogni.

Da Borgo a Vinadio.

Lasciata Borgo San Dalmazzo sonnecchiante a piè del suo bel colle di Monserrato (alt. m. 729), di là dal quale sbocca nello stesso punto la valle del Gesso, e di fronte, poco più oltre, la valle del Vermenagna, c'inoltriamo per un ampio tratto di piano, limitato ai due lati da non alte linee di monti: quelli a mezzogiorno interamente vestiti di castagneti, più aridi quelli a settentrione. Più oltre la valle si restringe alquanto, e la strada scavalca la Stura sull'altissimo ponte dell'Olla: ma dopo traversate le

I «BAGNI» DI VINADIO COL RINOMATO STABILIMENTO TERMALE.

dell'*Ischiatore* (metri 3005), con le sue tre punte chiamate dal popolo i Tre Vescovi.

A 17 km. da Borgo trovasi l'antica terra di Demonte, dominata da un poggio che sorge nel mezzo della valle, mostrando sul sommo e sui fianchi gl'informi ruderi del forte che ivi sorgeva a sbarrare la via. Ma più rude e guerriero è l'aspetto con cui si presenta la cittadina di Vinadio, che chiude la bellissima conca: ivi giungeremo dopo oltrepassato il villaggio di Aisone, presso il quale, all'altezza di più che 800 m., son molti vigneti addossati a innumerevoli grotte e buche, che fan di quel tratto del monte come un'immensa spugna (1), fenomeno d'erosione che si manifesta pure, meno esteso ma più intenso, sull'altro fianco della valle, di là dalla Stura, dove sussiste ancora una di quelle famose gigantesche piramidi che atte-

borgatelle di Gaiola e di Moiola, presso le quali sbocca sulla strada stessa il verde vallone di Valloriate, lo spazio torna a farsi più ampio, confluendo nella Stura il fragoroso torrente che scende pel vallone dell'Arma dal celebre nodo del Mulo, e poco più oltre il rio della Valletta; già appaiono ai due lati giogaie più alte coperte alle falde ancora di castagneti e più in alto di fitti faggeti, mentre nello sfondo, verso occidente, si profila, quasi diafana nel cielo, l'aguzza vetta

(1) Cfr. l'op. *Il bosco contro il torrente*, pubbl. dal *Touring Club Italiano*, ov'è pure illustrato il fenomeno d'erosione qui accennato (a pag. 69).

LA VALLE DELLA STURA.

(fot. avv. Tabacco)

IL CAMPANILE ROMANICO DELL'ANTICA CHIESA DI PIETRAPORZIO, ORA SCOMPARSA (ALTA VALLE STURA, m. 1250).

stano con la loro imponenza il secolare lavorio dell'acque, prodigioso, ma deleterio all'economia della montagna, ove non vi si ponga per tempo riparo.

Da Vinadio alla Maddalena.

A Vinadio, ove la valle si restringe in tal guisa che sembra vi abbia già fine, sorgono tutt'intorno forti di sbarramento: lo stesso villaggio sta come rannicchiato tra massicce costruzioni coronate di merli, memori d'aver tenuto in prigionia nel 1862 alcune centinaia di quelle camicie rosse garibaldine che avevan seguito fino ad Aspromonte il biondo Eroe gloriosamente ribelle. Per poter procedere oltre, non c'è altra via che attraverso lo stesso forte sorgente in riva al fiume: passati così per la *porta di Francia* su ponti levatoi e lungo fossati e rivellini, cominciamo a salire per la parte della valle veramente alpestre.

La scena cambia ad ogni passo, sia che tu continui a risalire la valle principale, lungo la Stura che rimbalza di masso in masso, sia che tu prenda ad ascendere alcuno dei valloni minori: come quello detto di Sant'Anna, che adduce ad un famoso santuario dello stesso nome, o quello detto dei Bagni, dove sorgono le famose Terme di Vinadio con le loro acque solforose, fanghi e stufe, o quello di Pont Bernard, nel quale, unico in tutta la valle e forse in tutte le Alpi occidentali italiane, cresce il magnifico fiore della *regina delle Alpi*.

Ergonsi d'ogni parte creste dentate e scintillanti, con molte vette prossime ai 3000 metri che promettono a chi voglia scalarle l'ebbrezza delle sublimi solitudini, dove son spesso laghetti queti simili a gemme iridescenti incastonate fra le rocce.

Il fondo valle, presso la Stura, presenta verdissime conche costellate di fiori e ombreggiate da neri frassini, tremuli pioppi e salici inargentati. Pratolungo, le Pianche, Sambuco, Pietraporzio, Pont Bernard, Bersezio, Argentera, sono i principali villaggi che tu incontri via via: il maggiore è Sambuco, composto di molte borgatelle disseminate a piè del monte Bersajo, che pare una colossale guglia rocciosa tutta intagliata; ma di fronte al paese, sull'altro fianco della valle, è invece una meravigliosa foresta di larici e d'abeti, così folta da parere impenetrabile, che si prolunga per molti chilometri su su fino all'ameno paesello di Pietraporzio, av-

(fot. avv. Tabacco)

UN TRATTO DELLA VALLE DI STURA A VOLO D'UCCELLO. NEL FONDO LA STRADA DA SAMBUCO AL COLLE DELLA MADDALENA; A SINISTRA LA GRANDE ABETAIA CHE COPRE IL FIANCO DEL M. VACCIA E DELLA ROCCA BRANCIA COURBA.

volto da una deliziosa corona di verzura.

Poco dopo ben altro spettacolo si presenta d'un tratto meravigliando: sono le famose Barricate di Pont Bernard, una stupenda gola, larga appena qualche decina di metri, dove la Stura passa tra due muraglie di roccia altissime.

Oltre le Barricate, orride e bellissime, si apre la serena e placida conca di Bersezio, arrisa dalla mistica quiete dell'alta montagna: rupi erte, abissi e ruine sono all'intorno, ma nel mezzo è il verde più intenso, fra cui sorgono quelle umili case di pietra; talune ancora coi tetti di paglia, nere e screpolate. Altre abetaie coprono i fianchi della valle, specie quello a ponente, e t'accompagnano fino al villaggio dell'Argentera, che è l'ultimo: di là comincia una serie di tornanti che adducono ad un ultimo quadro, pieno ancor esso di vergine bellezza, tutto luce, colore ed armonia. Siamo al colle della Maddalena, a 1996 metri sul mare: un ampio spiazzo incide la cresta tra il Monte della Signora (m. 2774) e la Punta Vallonetto (metri 2499); d'ambo i lati si sprofondano le due valli della Stura e dell'Ubayette, oltre le quali si parano a semicerchio tante vette lontane chiazzate di bianco, d'azzurro e di viola, e fumiganti di nebbie.

La strada nazionale costeggia un limpido laghetto. Non più alberi intorno: solo pascoli e rocce. Poco più oltre corre il confine tra Italia e Francia, ancora segnato sui monti circostanti (come presso i romiti laghetti di Roburent), da grosse pietre del sec. XVIII che portano incisi sui lati opposti gli stemmi delle due nazioni, coi gigli dei Borboni e la Croce di Savoia.

Una storia millenaria.

Ma chi alla contemplazione del quadro così vasto e grandioso ama aggiungere la meditazione, e, conoscendo la storia, si compiace di rievocare nella memoria e nella fantasia le vicende dei tempi che furono, guardando a questa porta d'Italia ed alla valle su cui essa si apre verso i fertili piani del nostro Piemonte, ha come una serie di visioni che si susseguono e s'incalzano. Vede queste terre abitate nei tempi più remoti dai Liguri, *duri atque agrestes*, che trassero vita aspra e selvaggia tra le rupi e nelle ca-

verne fin quando Roma grande non estese anche su loro la sua dominazione; e vede poi le legioni vittoriose tracciare per questa valle le prime strade, di cui qua e là si scorgon tuttora gli avanzi, e presidiare questa importante via d'accesso dalla Gallia Cisalpina alla Provenza, come attestano le iscrizioni scopertesi a Borgo San Dalmazzo, a Demonte, a Bersezio e altrove. Se non pare fondata la tradizione che di qui passasse Asdrubale invano accorrente in aiuto d'Annibale (chè sul Metauro l'attendevano la sconfitta e la morte), certo è che per questa valle passò Pompeo quando recavasi col suo esercito a cogliere allori in Ispagna, passò Graziano imperatore per muovere contro i Germani già penetrati nelle Gallie; e chissà quant'altre legioni, guidate da illustri duci, salirono fra questi monti recando fuori d'Italia le aquile vittoriose.

(*fot. Lanfranchi*)

SAMBUCO (m. 1151).

Ma con la caduta della Dominatrice, mutati i tempi e le fortune, ben altri eserciti, ben altre genti passarono per questa valle. Non più schiere d'armati che dalle terre nostre andassero a conquistare più vasti confini: ma per contro orde di barbari che, quasi a tarda vendetta, invadevan l'Italia portandovi stragi e ruine; che sui vinti imponevano il giogo feudale; che alla legge sostituivano l'arbitrio e la violenza, temperati solo in parte dalla nuova fede cristiana. Di questa i varî luoghi della valle videro ben presto levarsi i monumenti insigni nelle chiese erettevi dai Benedettini nei secoli XI-XIII: la torre campanaria di Aisone, la chiesa parrocchiale antica di Vinadio, il campa-

(fot. avv. Zapparoli)

COSTUMI DELLA CONFRATERNITA DELLA «BADIA» DI SAMBUCO.

nile di Sambuco, quello di Pietraporzio sorgente tutto solo fra i ruderi della chiesa quasi scomparsa, quello ancora di Bersezio — tutte costruzioni solide e massicce, che nella stessa loro rozzezza maschia e ferrea hanno un fascino particolare — sono preziosi saggi di quello stile romanico che segnava, coi simboli della fede e della romanità insieme congiunti, la fatale resurrezione della nostra gente. Del feudalesimo anche più vaste orme sono sparse qua e là nella valle: ma i molti castelli che sorgevano sulle minori alture a dominare i singoli luoghi, le mura che questi cingevano e le porte che in esse s'aprivano, non son più rappresentate che da miseri avanzi. Nè è qui luogo a ricordare le numerose signorie succedutesi a tormentare le plebi rurali povere e abbiette: storia di prepotenze, di lotte e di sciagure, che per tutte le terre feudali si ripete con desolante monotonia. Ma chi sa e ricorda vede fatti ben più gravi attraverso la storia moderna, pei quali tutti i luoghi della valle, qual più qual meno, passarono giorni, mesi, anni d'angoscia mortale, o diserti dagli abitanti terrorizzati, o fatti segno a rapine, incendi e stragi dagl'invasori crudeli, o fieramente oppostisi ai nuovi barbari con l'armi in pugno per quel santo amore al luogo natio che genera gli eroi. Così nel passaggio di Francesco I del 1515, quando il futuro rivale di Carlo V scendeva per la prima volta in Italia a cingervi il serto di Marignano; così in tanti altri passaggi dei soliti Francesi; così soprattutto nella famosa invasione del 1744, allorchè Francesi e Spagnuoli, superato il colle, oltrepassate con abile aggiramento le Barricate, assediato e distrutto nel giro di pochi giorni il forte di Demonte, occuparono tutta la valle fino a sboccare su Cuneo, che assediarono: ma dalla ferrea resistenza della città eroica, ormai usa a simili prove, e dalla meravigliosa reazione di tutto quel popolo di montanari, che, trasformatisi in franchi tiratori, diedero addosso agl'invasori da ogni parte con una guerriglia feroce, minuta, implacabile, furono finalmente costretti a riprendere la via del ritorno, di loro audacia e protervia debitamente puniti. Guardando la

In alto: ARGENTERA, IL PIÙ ALTO VILLAGGIO DI VALLE STURA (AB. 300 - m. 1690) - *In basso:* CARATTERISTICO DETTAGLIO DI VECCHIE CASE A PONTEBERNARDO.

(fot. avv. Zapparoli)

valle dall'alto del colle ov'essa ha inizio, o da una delle vette che la fiancheggiano, chi sa e ricorda la vede con la fantasia popolarsi così di colonne d'armati, di lance e spade, d'alabarde, di bandiere al vento: e par che con esse passi la storia, giudice e vindice, dispensiera di gloria e d'infamia.

Curiose costumanze.

Il *folk-lore* di Valle Stura, sebbene questa, per essere più frequentata, non serbi tante tradizioni e costumi quante sussiston tuttora in altre valli del Cuneese più solitarie e raccolte, offre tuttavia allo studioso materia così abbondante, e in parte ancora inesplorata, che si potrebbe tenere sull'argomento non breve discorso: ma ben veggo che qui debbo invece restringermi a pochi cenni fugaci e sommarî. Molto interessante potrebbe essere, ad esempio, una disamina un po' minuta dei varî dialetti parlati nella valle, veri intrugli di vocaboli pro-

(*fot. rag. Cravero*)
IL LAGO DELLA MADDALENA SUL COLLE OMONIMO (m. 1990) E IL PRIMO TRATTO DEL SUO EMISSARIO, IL FIUME STURA.

venienti da lingue diverse. Basti ricordare, a tal proposito, che nei villaggi dell'alta valle le fragole son dette *amóusas,*, la lavanda *isóp*, il colchico *vaciarella,* la giacca *carmagnola,* la fascia di lana *casinet,* il maestro *magistre,* il fidanzato *calignaire,* la bimba *minaia,* la macia di pietre *acàs,* i corsi d'acqua *rios,* e che finire suona *acabàr,* aspettare *esperàr*: dove ognun vede che c'è del latino, del francese, del provenzale, dello spagnuolo, ecc. Ma ben più strano è il fatto che presso il confine si parla ancora un secondo dialetto affatto speciale, un gergo insomma, in uso da secoli e noto a tutti quei montanari, che in tal guisa s'intendon soltanto fra loro: per esso — cito alcune parole a caso — chiamano *artùn* il pane, *orpi* il vino, *náucia* la polenta, *ensa* l'acqua, *proia* la donna, *iersi* gli occhi; e dicono *cutir* per mangiare, *entrim* per capire, *saclár* per dare, *sadàr* per chiedere, *gódia* invece di bello, *dúgou* per dire stupido. A sentirli parlare in quel modo c'è da diventar *dúgou* sul serio, chè si crederebbe d'esser piovuti, per virtù d'incantesimo, in mezzo a qualche tribù del Caucaso o del Karakorum. Ma la ricerca delle lontane origini di questo fenomeno potrebbe forse condurre a conclusioni insospettate

Delle feste religiose e profane che giovano a rompere il ritmo della vita normale — tutta assorta nei lavori agresti durante la breve stagione estiva, tutta raccolta e neghittosa nei lunghi mesi invernali, in cui però gli uomini validi e le ragazze emigrano la più parte oltr'Alpe — la più singolare è quella che si celebra nell'agosto a Sambuco col nome di *Bajia.* È la *Bajia* — cioè l'Abbadia — una associazione che risale alle *compagnie* o *società dei folli,* sorte in Piemonte nel Medioevo come riflesso delle feste dei *fous* e degl'innocenti, che si celebravano in Francia con una strana mescolanza di sacro e di profano: frutto dello spirito d'associazione proprio di quell'età, strumento di ribellione della classe borghese contro quella feudale e dell'idea di libertà contro il principio teocratico e reazionario. Perduti ormai tutti questi caratteri, la Badia di Sambuco conserva però l'antica veste esteriore: i suoi membri, in un'elegante uniforme tutta coccarde, nastri, pennacchi, ecc., portando alabarde e stendardo, sotto la guida d'un *abbà,* non fanno più altro che assistere alle funzioni religiose, dopo le quali si danno buon tempo e girano pel paese a raccogliere doni, infilando nelle alabarde dei grossi pani, che costituiscono il dono di rito. Festa semplice, innocente, ma piena di giocondità serena, quali sono, del resto, tutte le altre: quella, ad esempio, del Natale, in cui a Bersezio, durante la messa di mezzanotte, un pittoresco corteo di pastori e di pastorelle scende dall'orchestra — simbolo... della montagna — per l'invito d'un... angelo che s'avanza nel mezzo della chiesa recitando una chiacchierata in schietto provenzale, e va quindi a portare canestri colmi di doni al Bambino rinato; o quella di Capodanno, nel qual giorno ad Aisone tutti, incontrandosi, si baciano *more romano;* o quella di San Magno, protettore delle bestie... autentiche, in onor del quale esiste in più luoghi un'associazione affine alla *Bajia*

(fot. Lanfranchi)

I ROMITI LAGHETTI DI ROBURENT (ALTA VALLE STURA).

or or menzionata, che fa benedire dei pani per poi distribuirne tanti pezzetti ai proprietari di bestiame: quei pezzetti saranno rimedî infallibili contro ogni specie di malattie dello stesso bestiame per tutta l'annata. E non mi soffermo sui pellegrinaggi al celebre santuario di Sant'Anna, nelle cui vicinanze la gran taumaturga ha lasciate impresse sur una pietra le orme dei suoi piedi: ci vanno da tutta la regione, dall'Italia e dalla Francia, e tutti sono in dovere di erigere su quei piani un mucchietto di pietre una all'altra sovrapposte, sicchè ormai tali minuscole piramidette coprono un'area molto estesa. Tutti ciò fanno « e lo perchè non sanno »: ma certo tal rito ha una lontana origine come aveva un significato.

Altre usanze interessanti son quelle seguite in occasione di battesimi, di nozze, di funerali. Sono usanze vive tuttora anche in altri paesi, ma è pur sempre notevole il fatto che anche qui resistano all'opera del tempo e della cosiddetta civiltà, perpetuando in pieno secolo ventesimo certi riti che risalgono ai tempi di Roma. Tali, ad esempio, la conclusione del contratto nuziale col getto delle noci (*Sparge nuces, marite! iam tibi ducitur uxor!*) le *arre* nuziali, ora chiamate la *streña,* e, per quanto riguarda i funerali (nozze e funerali sono talvolta argomenti affini), il pianto ad alta voce dei congiunti, obbligatorio e rituale (la *conclamatio*), il piagnisteo di donne chiamate a tale ufficio (le *préfiche*) e un po' di banchetto in onore del morto. Tanto metton radice tra il popolo le consuetudini!

E come lo stesso popolo ama fantasticare rivestendo la natura e i suoi fenomeni di imagini sensibili, non mancano tra i montanari di Valle Stura neanche le leggende; sicchè, per citarne una, quel ciuffo di piante che verdeggiano sole tra le rocce ferrigne delle Barricate, è per essi *il giardino della regina Jana* (Giovanna), che vi era portata a volo, sul suo carro alato, dal mago Merlino! E laghi e rocce (1) e ruderi hanno le loro leggende: alle quali s'aggiungono le tradizioni d'indole storica, che hanno cioè per oggetto le vicende della regione. Bisogna

(1) Noto di passaggio che queste rocce potrebbero forse anche interessare scienziati e industriali, essendosi in varî tempi scoperti filoni di galena, ferro, antracite.

(*fot. avv. Zapparoli*)

LO SPERDUTO VILLAGGIO DI FERRIERE (m. 1900) NELL'ALTA VALLE STURA.

sentirli, quei valligiani, a narrare le invasioni straniere nella loro valle indicando i luoghi occupati da Francesi o da Spagnuoli, le spelonche in cui svernarono, i punti dove si combattè; e ne parlano come di fatti accaduti di recente, tanto son vivi i ricordi, e le impressioni loro trasmesse dagli avi. Perchè nelle popolazioni di confine lo spirito guerriero e l'amor del Paese è più forte che altrove, fiamma sempre accesa in cuori rudi ma generosi.

Organizzazione turistica.

Ancora qualche breve notizia su Valle Stura che possa interessare i turisti. Da parecchi anni, nella stagione estiva, i molti villaggi che sopra ho nominato sono meta di escursioni o luoghi di soggiorno a gran numero di villeggianti: anche sul lago della Maddalena sorge un albergo assai frequentato, dove nei giorni di festa si danno convegno escursionisti italiani e francesi. Fino a Demonte s'inoltra una linea tranviaria: più in là, fino al Colle, fanno servizio automobili pubbliche. Ma l'industria alberghiera non ha fatto ancora alcun progresso: luoghi incantevoli come Sambuco, Pietraporzio, Bersezio, non hanno che piccoli alberghi privi del *comfort* necessario per dare impulso ad un movimento di turisti più considerevole. E sì che non solo nell'estate, ma anche in pieno inverno, la valle potrebbe essere frequentata da quanti cercano fra l'aure pure della montagna ricreazione e salute! Sambuco, ad esempio, possiede un meraviglioso campo di neve, atto quant'altri mai allo sport degli ski ed agli altri sports invernali: e Sambuco non dista da Cuneo che 46 chilometri! — Auguriamoci che lo spirito d'iniziativa, già così progredito altrove, scotendo dal loro sonno coloro a cui più spetta di provvedere, valga a mettere in miglior luce e in più felici condizioni — per quanto riguarda il viaggio ed il soggiorno dei visitatori — quest'altro bellissimo solco dell'Alpi nostre! E possa una maggiore attività, intraprendente e geniale, ridestarne in ogni stagione gli echi profondi, producendovi moto, fervore, ricchezza: pel bene di chi vi abita e di chi vi andrà, per l'onore e per le fortune della Patria!

Cuneo, novembre 1924.

EUCLIDE MILANO.

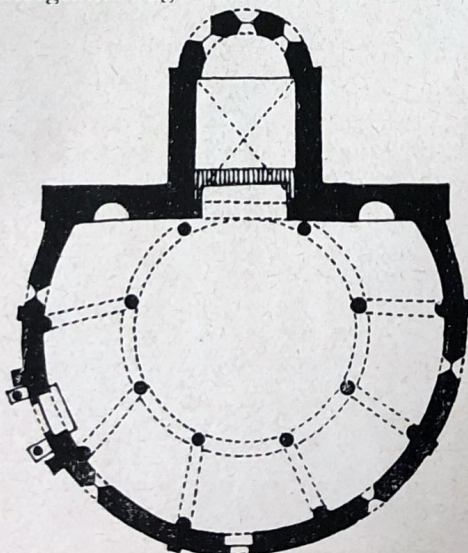
BRINDISI. - ROTONDA DI S. GIOVANNI AL SEPOLCRO, INTERNO, ATTUALMENTE SEDE DEL MUSEO CIVICO ARCHEOLOGICO.

I PICCOLI MUSEI D'ITALIA

IL MUSEO CIVICO DI BRINDISI

L'ORIGINE di Brindisi è assai remota, poi che la sua posizione molto privilegiata lungo la uniforme costa pugliese, venne sfruttata, come ricovero marinaro, dai messapî ancor prima che dai greci. Roma, che l'occupò nel III secolo a. C., ne fece una formidabile piazzaforte base della flotta di oriente. Fino a *Brundusium* giunse la via Appia; e là v'erano fòro e terme. Sul cader dell'impero, l'invasione di barbari capitati d'ogni dove le portò un colpo fatale. Fu occupata dai mori; poi dai normanni e dagli svevi: parve, sotto il dominio di questi, risorgere. Ma ricadde nell'ombra per l'incuria degli angioini, degli aragonesi e degli spagnuoli.

Delle sue civiltà romana e normanna, sorgono, tuttora testimoni, monumenti insigni, quali le due colonne terminali della via Appia sulla marina, o il chiostro di S. Benedetto e la chiesa di S. Maria del Casale. Monumenti, specie questi ultimi, che ben meriterebbero d'essere illustrati diffusamente in compagnia di altri minori vicini per positura e per sentimento. Ma poi che il proposito è di occuparci qui brevemente soltanto del Civico Museo non possiamo su quelli soffermarci.

Appunto nel Museo troveremo discreto numero di cose d'arte e d'archeologia sopravvissute a distruzione di ogni età o rinvenute in scavi recenti. Anzitutto l'edificio che ospita le raccolte merita la nostra attenzione. È l'antica chiesa di S. Giovanni al Sepolcro, già dei cavalieri Templari ed elevata nel secolo XI con materiale frammentario: rotonda con deambulatorio sostenuto da otto colonne, il cui perimetro esterno ha, più propriamente, la for-

BRINDISI - PIANTA DI S. GIOVANNI AL SEPOLCRO, ORA MUSEO CIVICO. A TRATTEGGIO LA MURATURA RECENTE.

BRINDISI - ESTERNO DELLA ROTONDA DI S. GIOVANNI AL SEPOLCRO, ORA MUSEO CIVICO ARCHEOLOGICO.

ma di ferro di cavallo. Un tempo s'apriva, nel mezzo della parete piana, un'absidiola preceduta da uno spazio rettangolare coperto a vôlta. Tipo di edificio importato dall'oriente ove tuttora non mancano esempi, e pure in Italia assai diffuso, dal S. Sepolcro di Bologna al S. Tomaso *in limine*, ad Almenno nel Bergamasco, che in pianta somiglia al nostro singolarmente.

Il S. Giovanni di Brindisi è interamente costruito in pietra di Carparo. Ha due porte, di cui la maggiore, frammentaria, con protiro, e la minore incorniciata da squisite formelle scolpite in pietra tenera, detta carparino, di sapore moresco. Le colonne interne hanno capitelli disparati (cinque sono romani di tipo codrinzio, uno è bizantino, due son medievali più tardi) e provengono da diversi edifici distrutti. In complesso, l'intera costruzione è assai rozza e l'aspetto interno triste; nella quasi oscurità, giacchè le finestre son poche e piccole.

In un edificio così inadatto a tale scopo si trovano riunite, purtroppo con criteri sommari, le più disparate raccolte; per ordine quasi cronologico, potrebbero elencarsi così: animali preistorici e curiosità antidiluviane; antichità messapiche e greche; sculture, epigrafi, ed altre antichità romane e neo-cristiane; sculture bizantine ed arabo-normanne; raccolta numismatica; oggetti vari medievali e ricordi delle dominazioni sveva, angioina, aragonese, spagnuola; collezione araldica, bolle, e sigilli; collezione di antica topografia; collezione di ceramiche pugliesi; collezione di mostri marini pescati nei dintorni; collezione di cimeli della recente guerra e ritratti dei Caduti per la Patria. Roba roba in ogni angolo più oscuro e polveroso, roba che continua ad ammassarsi capitando da ogni parte per donazioni e ritrovamenti. In un cortiletto attiguo una montagnola di cocci di anfore, vasi, tegoloni, e frammenti di marmi scolpiti attende d'essere esaminata ed ordinata.

Sovrintende, dirige, lustra un bronzetto, vi spiega, muta di posto ad un'anfora, vi racconta, vi chiede l'autografo sul registro dei visitatori, fa conferenze, fa proiezioni con la lanterna magica (argomenti archeologici, s'intende), vi traduce un'iscrizione, instancabile, il Reverendo Pasquale Camassa, canonico della Cattedrale. Animatore entusiasta di iniziative storico-archeologiche brindisine. Gran parte di quel che ora il Museo è, si deve a lui. Ma perchè non separare le cose veramente degne da tanto materiale di secondario interesse? Almeno per togliere a quest'ampio locale, sempre in penombra, l'aspetto di magazzino! Perchè non collocare queste cose degne, e ve ne sono di degnissime, in una positura più logica, almeno così che si possano vedere?

Fra i vasi delle vetrine (così piene così piene) ve n'è qualcuno, italo-greco, di primissimo ordine, non indegno di figurare accanto ai più celebrati; e poi suppellettili funerarie e lucernette elegantissime. Fra le antichità romane due grandi frammenti di mosaico pavimentale con rappresentazioni del labirinto cretese; una statua acefala di una Clodia Anzianilla, bellissima; un forte torso di Ercole; un piccolo bassorilievo in marmo con una dea incoronata da genietti; un disco in terracotta recante l'immagine del carro solare ed i segni della vôlta celeste e dello zodiaco.

La raccolta lapidaria vasta e con cimeli inscritti latini, greci, ebraici. V'è l'iscrizione sepolcrale latina di un navigatore anonimo: ed è di una metrica così elegante che ben varrebbe la pena di diffonderla.

Poi, sculture bizantine e normanne: due grandi capitelli, provenienti dalla distrutta Abbadia di S. Andrea dell'Isola, con una corona di danzanti; altri più piccoli da altri edifici; un fonte battesimale greco; fra gli oggetti minori, una croce-reliquiario pettorale, in bronzo, del secolo VIII con il Cristo vestito di un lungo sudario.

E qui ci limitiamo a sole poche citazioni. Vi sono molte molte cose il cui valore storico od artistico ben potrebbe varcare i limiti di un campo strettamente locale: le ceramiche, le monete ed i sigilli, ad esempio.

Giacchè il materiale è così ampio e sempre in continuo aumento, perchè non cercare un'altra sede più adatta ad ospitarlo? E se proprio il Museo deve restare in S. Giovanni perchè non tentare con coraggio un riordinamento generale, piano, logico, abolendo tante cose che là dentro lottano fra loro per lo spazio e per la natura?

Diciamolo sottovoce, per esempio: perchè non togliere quel pesce imbalsamato che incombe sulla vetrina delle lucernette romane, o il lanciafiamme che va ad annusare i cimeli cartografici?

Se l'entusiasmo del Direttore troverà aiuti in Brindisi e fuori, molto di buono si potrà fare.

LA COLONNA ROMANA DI BRINDISI AL TERMINE DELLA VIA APPIA.

F. REGGIORI.

Volete completare la collezione della "Guida d'Italia,,?

Ecco i volumi che sono stati pubblicati fino ad ora:

Piemonte, Lombardia e Canton Ticino, 4° ediz. (1925). – 2 vol.: L. 22 (non Soci L. 44); spediz. racc. L. 4 (Est. L. 5).

Liguria, Toscana a Nord dell'Arno, Emilia, 2ª ediz. (1924). – 2 vol.: L. 20 (non Soci L. 40); spediz. racc. L. 4 (Est. L. 5).

Sardegna. – 1 vol.: L. 4 (non Soci L. 8); spediz. racc. L. 1,50 (Est. L. 2,50).

Sicilia. – 1 vol.: L. 6 (non Soci L. 12); spediz. racc. L. 2 (Est. L. 3).

Le Tre Venezie. – 3 vol.: L. 30 (non Soci L. 60); spediz. racc. L. 4 (Est. L. 7).

Ogni volume preso separ. L. 15 (non Soci L. 30); sped. racc. L. 2 (Est. L. 3).

Italia Centrale:

1° vol.: *Sguardo d'insieme. Territorio ad Est ed a Sud della ferrovia Firenze-Perugia-Foligno-Terni-Roma*: L. 12 (non Soci L. 24); spediz. racc. L. 2 (Est. L. 3).

2° vol.: *Firenze, Siena, Perugia, Assisi*: L. 8 (non Soci L. 16); spediz. raccom. L. 1,50 (Est. L. 2,50).

3° vol.: *Territorio ad Ovest della ferrovia Firenze-Perugia-Foligno-Terni-Roma*: L. 12 (non Soci L. 24); spediz. racc. L. 2 (Est. L. 3).

4° vol.: *Roma e dintorni*: distribuito gratis ai Soci del 1925.

Volete completare la collezione dell' "Atlante Stradale al 300.000"?

Ecco i fascicoli, di 8 fogli ciascuno, fino ad ora pubblicati:

1° Fascicolo: 1. Aosta-Losanna; 2. Domodossola-Sempione; 3. Como-Gottardo; 9. Susa-Monviso; 10. Torino-Vercelli; 11. Milano-Alessandria; 16. Nizza-Cuneo; 17. Porto Maurizio-Savona.

2° Fascicolo: 12. Brescia-Parma; 13. Verona-Reggio Emilia; 14. Venezia-Ferrara; 18. Genova-Chiavari; 19. Pisa-Spezia; 20. Firenze-Bologna; 21. Ravenna-S. Marino; 22. Rimini-Pesaro.

3° Fascicolo: 4. Bergamo-Sondrio; 5. Trento-Bolzano; 6. Belluno-Cortina; 7. Udine-Tolmezzo; 8. Trieste-Gorizia; 15. Istria-Fiume; 5 bis e 6 bis. Merano-Brennero; 23. Livorno-Grosseto.

4° Fascicolo: 24. Siena-Monte Amiata; 25. Perugia-Spoleto; 26. Ancona-Ascoli; 27. Civitavecchia-Orbetello; 28. Roma-Viterbo; 29. Aquila-Avezzano; 30. Chieti-Sulmona; 31. S. Severo-Gargano.

5° Fascicolo: 32. Frosinone-Gaeta; 33. Napoli-Benevento; 34. Foggia-Volture; 35. Barletta-Potenza; 36. Bari-Brindisi; 37. Salerno-Cilento; 38. Lagonegro-Castrovillari; 39. Taranto-Sibari.

6° Fascicolo (*gratis ai Soci del 1925*): 40. Cosenza-Catanzaro; 41. La Sila-Cotrone; 42. Trapani-Sciacca; 43. Palermo-Cefalù; 44. Patti-Etna; 45. Messina-Reggio C.; 46. Caltanissetta-Girgenti; 47. Catania-Siracusa.

Ogni singolo fasc. L. 8; 2 fasc. L. 14; 3 fasc. L. 21; 4 fasc. L. 28; 5 fasc. L. 34, comprese spese spediz. racc. (Estero rispettiv.: L. 8,50, L. 15, L. 22, L. 29, L. 35).

Nel 1926 verrà distribuito il 7° fascicolo e la grande carta turistica sarà così completata.

Volete far contenti i vostri figlioli?

Abbonateli a **La Sorgente**, periodico per l'educazione della gioventù. Esce due volte il mese in eleganti fascicoli riccamente illustrati e contiene articoli varî, interessanti. Il prezzo d'abbonamento da marzo a dicembre è di L. 8,50 (Estero L. 12,50) essendo i primi quattro fasc. completamente esauriti.

Volete conoscere l'America Latina che da tanti interessi è legata all'Italia?

Abbonatevi alla rivista che il Touring pubblica e che si intitola: **Le Vie d'Italia e dell'America Latina.** Ogni mese un grosso fascicolo di 120 pagine, riccamente illustrato, contenente articoli originali sull'America Centrale e Meridionale e sul nostro Paese. Abbonam. da aprile a dicembre 1925 L. 22,50 (non Soci L. 26,10). Abbonam. semestrale di saggio dal luglio 1925: L. 15,10 (non Soci L. 17,50).

Volete che gli alberghi d'Italia siano migliorati?

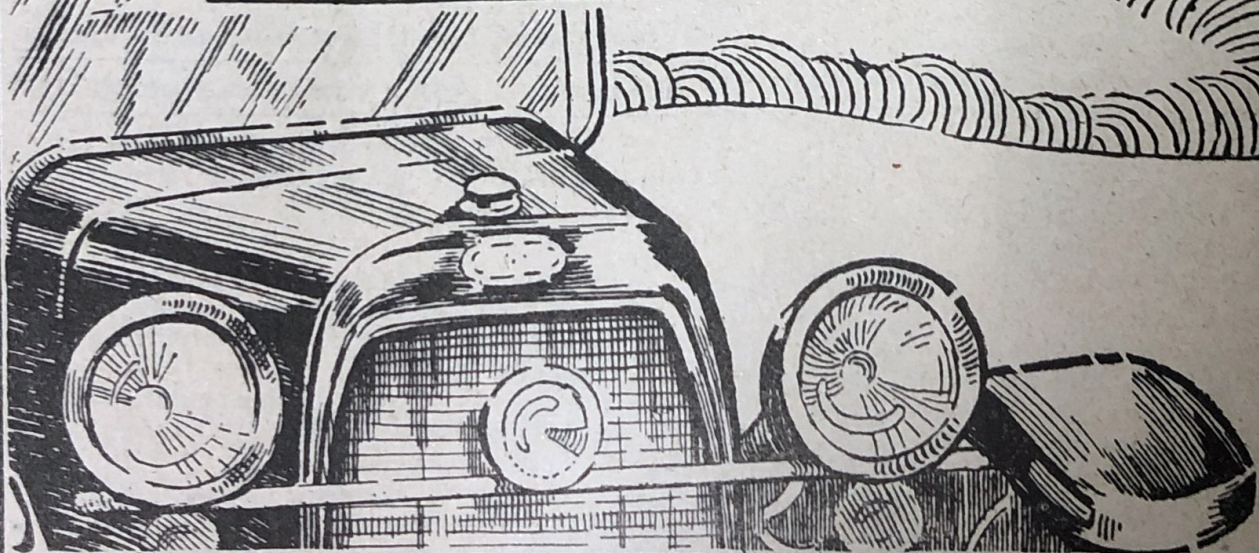
Abbonatevi e procurate nuovi abbonati alla nuova rivista mensile illustrata del **T. L'Albergo in Italia.** Un anno L. 10,10 (Est. L. 20,10). Essendo i fascicoli precedenti al luglio esauriti, l'abbon. per i 6 fascicoli disponibili del 1925 è ridotto a L. 5,10 (Est. L. 10,10).

Volete usare con tranquillità della vostra automobile, della vostra motocicletta?

Prenotate la nuova **Grande Carta Automobilistica del T.C.I. al 300.000** in 10 fogli rilegati a libretto: L. 54 (più L. 20 per la spediz. racc.; Est. L. 30).

Acquistate l'**Annuario dell'Automobilismo e del Motociclismo del T.C.I.** - volume di 700 pagine, rilegato: L. 13 (Est. L. 14) compresa spediz. raccomandata.

Acquistate la **Carta Automobilistica** scala 1:650.000, adatta per chi deve percorrere le grandi vie di comunicazione:
Foglio 1° *Italia Settentr. e regioni limitrofe.*
Foglio 2° *Italia Centrale, Merid. ed Insulare.*

Ciascun foglio: ediz. comune: L. 9 (Est. L. 10); ediz. lusso su tela e con custodia L. 17 (Est. L. 18) compresa spediz. raccomandata.

UN SEMESTRE DI ATTIVITÀ DELL'ENIT.

Il 30 di giugno si è adunato il Consiglio dell'ENIT, il quale, oltre alla trattazione dei vari argomenti all'ordine del giorno, ha preso visione dell'attività svolta dall'Ente durante il primo semestre dell'anno in corso; attività vasta e multiforme che ha riscosso il plauso e il compiacimento del Consiglio.

Riesce dunque opportuno il dare un riassunto dell'opera dell'ENIT, almeno nelle sue manifestazioni principali, poichè esso varrà una volta di più a dimostrare quale forza viva ed operante sia per il Paese questo organismo che, attraverso le più svariate iniziative organicamente condotte, porta ad esso un poderoso contributo di propaganda e di valorizzazione.

Nel semestre le pubblicazioni dell'ENIT si sono arricchite di parecchie nuove edizioni fra le quali: Gli opuscoli *I grandi laghi*, *Golfo di Napoli*, *Venezia Tridentina*, *Abruzzo*, in 5 lingue, con un totale di oltre 500.000 copie; ed in varie lingue pure quelli su *Padova*, *Firenze*, *Sanremo*, *Milano*, *Venezia*, *Napoli*, *Rovereto*, con una tiratura minima di 10.000 copie ciascuno. Altri opuscoli riguardano viaggi ed escursioni organizzati dall'ENIT, come i *Viaggi di studio per i medici italiani e stranieri*, i *Pellegrinaggi ai Campi di Battaglia*, la *Settimana Pugliese*. D'argomento artistico il volumetto *L'Arte in Italia*, in lingua spagnuola e tedesca con 10.000 copie per ognuna. D'argomento idrominerale, il volume delle Conferenze del III° V. I. M. e quello sui *Bagni della Venezia Tridentina* in 5.000 copie. Fu pure pubblicato l'opuscolo *Italia* in spagnuolo, in 200.000 copie e i *dépliants* di *Loreto*, *Montecassino* e *Cesenatico* (250.000 copie).

Di carattere più specialmente tecnico è il *dépliant* sulle *Comunicazioni ferroviarie*, il *Programma per il Concorso abbellimento delle Stazioni*, l'*Elenco dei biglietti e tagliandi*, l'opuscolo *Sud des Alpes* e quelli sui *Corsi estivi per stranieri*, sugli *Uffici viaggi e turismo dell'ENIT e F. S.*, sulle *Tranvie ed Autobus di Roma*.

In complesso, dunque, un'amplissima produzione propagandistica che viene distribuita agli Uffici ed Agenzie corrispondenti dell'ENIT in tutto il mondo.

Delle escursioni organizzate dall'ENIT è a segnalarsi la *Gita giornalistica in Puglia*, sotto il patronato dell'on. Panunzio, Sottosegretario di Stato al Ministero delle Comunicazioni, che ha ottenuto un bellissimo successo di propaganda per quella pittoresca regione, a torto poco conosciuta da molti italiani. Ed altrettanto dicasi per la *Gita in Ciociaria* seguita con pari successo poco dopo la prima. Ambedue hanno dato luogo ad un gran numero di articoli della stampa italiana e straniera, eloganti l'iniziativa dell'ENIT ed illustranti le bellezze artistiche e paesistiche di quelle plaghe. Fu pure effettuato il quarto *Viaggio d'Istruzione per Medici alle Stazioni di Cura*, svoltosi in Sicilia fra il vivissimo interesse dei partecipanti e le entusiastiche accoglienze delle popolazioni nelle località visitate. Finalmente con l'Opera Nazionale Combattenti fu compiuto anche quest'anno il *Pellegrinaggio ai Campi di Battaglia* a cui parteciparono oltre 600 persone, che costituì una riuscitissima manifestazione patriottica e turistica.

Il lavoro di organizzazione delle *Pro Loco* è stato vigorosamente intensificato, raggiungendosi una somma di risultati confortanti.

Fu coltivata specialmente la spiaggia adriatica occidentale ove, promosse dall'ENIT, sono recentemente sorte le pro-loco di Cesenatico, Rimini, Ancona, Porto S. Giorgio, Falconara e Senigallia che son venute ad aggiungersi a quelle già esistenti di Cattolica e Pesaro. In altre regioni sono pure state fondate, con il concorso dell'ENIT, le pro-loco di Formia, Alberobello, Cembra, Pistoia.

Un grande numero di pro-loco prospera ora sotto l'egida dell'ENIT, di cui sono gli organismi locali corrispondenti, onde è a prevedere in un prossimo futuro che l'intero Paese sarà coperto da una rete di queste associazioni, che cooperano proficuamente con l'ENIT per tutte le iniziative di propaganda e di manifestazioni atte ad attirare nelle varie località un numero sempre maggiore di forestieri.

Particolarmente dedicato alle Pro-loco è stato il recentissimo *Congresso di Rapallo* ove ne erano rappresentate oltre 80 di tutte le regioni. Sotto gli auspici e con l'intervento dei delegati dell'ENIT, questioni turistiche d'indole generale e locale vi furono ampiamente discusse, così come l'opera dell'ENIT, nei vari campi del turismo, fu largamente lodata, facendosi voti che nello svolgimento delle singole loro attività le pro-loco si appoggino sempre più ad esso.

A mezzo di un proprio delegato, l'ENIT ha partecipato nel maggio scorso alla riunione tenutasi all'Aja tra i rappresentanti di tutti gli Enti statali del turismo in Europa. Vi furono trattate questioni di fondamentale importanza per il turismo internazionale, come lo scambio di materiale di propaganda, il dazio d'importazione e il controllo sulla diffusione di esso. Inoltre fu incaricato l'ENIT di preparare un opuscolo di propaganda per tutti i Paesi europei da diffondersi nell'America del Nord.

Al Congresso Turistico delle Tre Venezie tenutosi nel giugno a Padova e Venezia, l'ENIT fu pure rappresentato, prendendo parte attiva alle varie discussioni, fra le quali assai importante quella sui prezzi degli alberghi: il delegato dell'ENIT difese il recente decreto che obbliga gli albergatori a pubblicare i prezzi e a mantenerli invariati per un anno, sostenendo che questa pubblicità dei prezzi costituisce il mezzo più efficace di propaganda e nello stesso tempo di difesa contro le insidiose denigrazioni straniere.

Gli eccellenti risultati resi anche questo anno dalle varie Scuole alberghiere sorte per opera dell'ENIT, debbono essere messi in luce particolare, a dimostrazione della opportunità di questa iniziativa felicemente attuata, a

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA-GENOVA

Grande Salone delle feste e di musica della Classe di Lusso del transatlantico «DUILIO», il più grande e veloce della Marina Mercantile Italiana (24.300 tonn., 4 eliche a turbina, combustione liquida, oltre 20 miglia orarie). — In linea Nord America Express, partirà da Genova per New York il 16 Settembre ed il 21 Ottobre (da Napoli il giorno dopo).

BIGLIETTI DI PASSAGGIO ANCHE PER IL TRATTO GENOVA-NAPOLI E VICEVERSA.

Poltrona Frau

Torino

VIA PALAZZO DI CITTÀ 6. BIS

MENDES

un cuore, una capanna ed... una poltrona Frau!

CHIEDERE CATALOGHI E PREZZI

malgrado degli scetticismi e, diciamo pure, degli ostacoli che nei primi tempi le si opposero. Il numero sempre crescente degli alunni, il profitto da essi tratto, il fatto significante che i licenziati dalle scuole sono subito richiesti dagli alberghi, ove trovano onorevole impiego, fanno prevedere che quest'istituzione è destinata a rapido sviluppo, poichè colma una lacuna che era assai sentita in Italia.

Anche quest'anno l'ENIT ha preso parte cospicua ad Esposizioni e Fiere. Incaricato dell'organizzazione del padiglione turistico italiano all'Esposizione internazionale di Grenoble, ha assolto brillantemente tale compito, tanto che la mostra dell'Italia, per la ricchezza e la varietà del materiale esposto, è riuscita una delle migliori dell'esposizione. Alla Fiera Campionaria di Milano, oltre all'avere esposto un ampio materiale proprio in uno degli stands, organizzò nel Palazzo delle forniture alberghiere un Ufficio-modello di informazioni turistiche, unanimemente apprezzato; esso ebbe l'onore della visita di S. M. il Re, che con parole lusinghiere espresse il Suo alto compiacimento per il modo onde era stato organizzato e per l'attività dell'ENIT. La Fiera di Padova vide pure fra i suoi espositori l'ENIT, al quale era stata altresì affidata dall'Ente Autonomo della Fiera il servizio di propaganda e tutto quanto concerne le facilitazioni dei trasporti e l'organizzazione logistica locale. Funzionarono inoltre tre Uffici d'informazioni con personale dell'ENIT, alla stazione, in città e alla Fiera.

Per la propaganda e lo sviluppo turistico di Roma, sono state strette ottime intese fra l'ENIT e l'Amministrazione capitolina. Infatti il R. Commissario, accogliendo il programma prospettatogli dal Direttore Generale dell'ENIT, ha nominato un Comitato, in cui l'Ente è pure rappresentato, con l'incarico di studiare le forme più efficaci di propaganda per richiamare i forestieri a Roma e per trattenerli con una migliore organizzazione del soggiorno.

In previsione che le Ferrovie dello Stato concedessero anche per quest'anno delle facilitazioni per le famiglie recantisi alle stazioni balneari e termali, l'ENIT propose che nello elenco delle località già ammesse a tale beneficio, parecchie altre fossero aggiunte che prima non vi figuravano, specialmente delle nuove Provincie: queste infatti vennero introdotte negli elenchi della stagione 1925 in accoglimento della proposta dell'ENIT.

Per convenzione intervenuta fra la Direzione Generale delle Belle Arti e l'ENIT, è stata a questo attribuita la vendita delle tessere mensili, trimestrali, semestrali e annuali per l'ingresso alle Gallerie ed ai Monumenti e Scavi dello Stato, che verrà effettuato per mezzo degli Uffici viaggi e turismo.

La «Casa dei Viaggiatori» esistente sul Colle di Eurialo presso Siracusa è stata assunta in locazione dall'ENIT che ne ha affidata la gestione alla Agenzia corrispondente G. Bozzanca & Figlio di Siracusa.

Ai Ministri dell'Interno e delle Finanze — presso i quali si sta elaborando la sistemazione definitiva dell'istituto della tassa di soggiorno — l'ENIT, a seguito dei proprî studî perseguiti in tutti questi anni, ha fatto pervenire i seguenti postulati, nell'attuazione dei quali risiede la soluzione dell'annoso problema:

a) riconoscimento ufficiale, da parte del Governo, delle stazioni di cura, di soggiorno e di turismo;

b) istituzione d'una Commissione centrale per tale riconoscimento;

c) istituzione di Comitati locali autonomi per la gestione della tassa di soggiorno e di altri contributi locali destinati al miglioramento e propaganda delle stazioni rispettive.

Per interessamento diretto dell'ENIT, 60 bambini appartenenti alla *Societas* di Vienna sono stati accolti a Cesenatico per un periodo di cure di mare. E' nel proposito dell'ENIT — che sta studiando la questione — di far costituire sulle spiagge adriatiche delle altre colonie di fanciulli ceco-slovacchi ed austriaci: nei due Paesi l'idea ha incontrato molto favore, e questa è la risposta più eloquente ai tentativi di denigrazioni delle stazioni balneari adriatiche fatte da qualche giornale viennese, che pubblicò recentemente notizie allarmanti sulle condizioni sanitarie di esse. L'intervento immediato dell'ENIT e della Direzione Generale della Sanità – con smentite documentate che apparvero in gran numero in giornali esteri – valse a ridurre subito al nulla il tentativo perpetrato ai danni del nostro Paese.

* * *

Una intensa attività è stata spiegata dal Consorzio degli Uffici viaggi e turismo dell'ENIT.

Una recente visita del Direttore Generale dell'ENIT a New York, ove ebbe cordiali contatti con le maggiori organizzazioni turistiche e di viaggi americane, ha permesso di constatare come negli Stati Uniti sia da tutti sentito il desiderio di intensificare il movimento turistico fra l'America e l'Italia: furono così possibili feconde intese ed accordi i cui pratici risultati non tarderanno a farsi sentire. Anche negli Stati Uniti l'ENIT è largamente conosciuto e apprezzato, come lo dimostrano le grandi accoglienze colà ricevute dal suo Direttore Generale, e la premura con cui anche da parte americana le trattative furono condotte.

Un nuovo Ufficio è sorto a Tripoli, mentre altri saranno istituiti fra breve in altre località. Notevoli miglioramenti furono apportati alle sedi di molti Uffici, mentre altri saranno trasferiti in nuovi e più adatti locali; così pure degli Uffici d'informazioni di stazione, ed Uffici automobilistici (Auto-ENIT) vengono ad aggiungersi al novero di quelli esistenti. Anche il servizio degli interpreti è stato esteso a nuove stazioni.

Per cura del Consorzio hanno veduto la luce parecchie pubblicazioni d'indole tecnica ed informativa, ed anche varî Uffici hanno

FIAT 509
LA VETTURA IDEALE
PER L'UOMO D'AFFARI

pubblicato opuscoli di propaganda locale, come la *Guida di Milano*, quella di *Riva e del Garda*, quella della *Venezia Tridentina*.

Il servizio dei biglietti ferroviari, quello per le linee automobilistiche e di navigazione, come pure il servizio dei *traveller's chèques* – che entrano sempre di più nel favore del pubblico viaggiante – hanno avuto nel semestre un largo impulso ed uno sviluppo estesissimo.

Una particolare attenzione fu data all'istituzione di nuove Agenzie corrispondenti, e di Sub-agenzie, in Italia e all'estero, per modo che oggi l'ENIT può disporre di una vastissima rete di tali organismi che, insieme alle Case turistiche straniere di cui ha la rappresentanza, consentono di estendere e di rendere sempre più fecondo il lavoro di propaganda per l'Italia, che ne è il fine.

Queste brevi note riassuntive non riflettono che una parte dell'attività che l'ENIT viene svolgendo. Esse però sono sufficienti a dare la visione comprensiva dell'opera da esso perseguita in ogni campo del turismo, opera di pretta marca nazionale.

VITA DEL TOURING

Risultato della votazione per l'approvazione del Bilancio 1924 e per l'elezione di 5 Consiglieri e di tre Sindaci.

Nella Sede del Touring Club Italiano, il 1° agosto 1925, alle ore 8, presenti i Sindaci rag. cav. Camillo Magnocavallo, dott. G. B. Rocca, rag. cav. uff. Angelo Lonati e i Soci signori Villa ing. Paolo, Mazzoni Cesare, Riva Romeo, cav. avv. Cavazzana Giuseppe, Zampori cav. rag. Clemente, Mambrino Egidio, Cappelli comm. Marco, Origoni nob. Luigi e Praderio rag. Angelina, si procedette allo spoglio delle schede pervenute a tutto il 31 luglio 1925 coi seguenti risultati:

Votanti	N.	19.653
Approvano il bilancio	»	19.629
Non approvano il bilancio	»	24
Approvano le modifiche allo Statuto	»	19.445
Non approvano le modifiche	»	158

Sono eletti pel triennio 1925, 1926, 1927 a Consiglieri i signori:

Badini dott. comm. Mario	con voti N.	19.379
Belotti on. avv. Bortolo	» » »	18.327
Bognetti comm. prof. Giovanni	» » »	19.384
Johnson comm. Federico	» » »	19.380
Moro rag. cav. Piero	» » »	19.381

Per l'esercizio 1925 a Sindaci, i signori:

Lonati rag. cav. uff. Angelo	con voti N.	19.416
Magnocavallo rag. cav. Camillo	» » »	19.398
Rocca dott. rag. Gian Battista	» » »	19.414

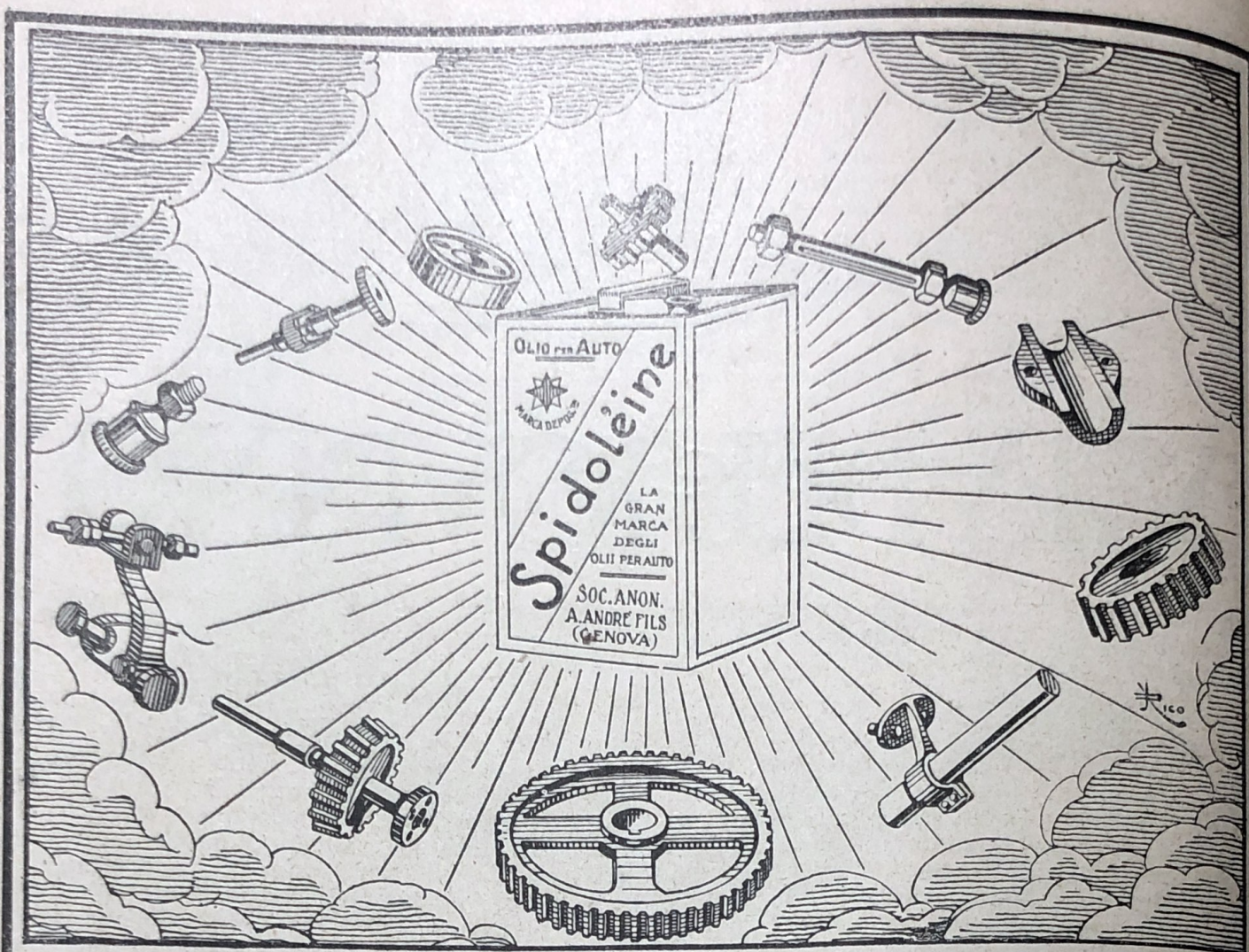
Voti su nominativi diversi e schede nulle N. 17.

Dove si parla di fenomeni strabilianti che non possono avverarsi se non al Touring.

Alla sede centrale del Touring da quando apparve la *Guida di Roma* è un grande affluire di Soci. Vengono i benemeriti Consoli e gli attivi propagandisti a versare le iscrizioni sempre più numerose di nuovi Soci, vengono fattorini della Posta a recar cataste di vaglia, raccomandate e lettere, vengono dei neofiti che chiedono di iscriversi al Sodalizio, e si incolonnano dinnanzi agli appositi sportelli coloro che ricevettero la circolare per il ritiro della *Guida di Roma* (1) ed attendono impazienti di entrarne in possesso.

Non si è mai registrato, negli annali della Storia del Touring, un movimento così intenso di nuove associazioni nei mesi cosiddetti canicolari. Era un periodo di minor lavoro per gli uffici; gli ultimi «morosi», pentiti, inviavano il rinnovo dell'associazione mentre meno intenso si faceva il gettito delle nuove iscrizioni. Quest'anno invece nella prima quindicina di luglio ebbimo 4560 Soci nuovi, dei quali 605 Vitalizi; nella seconda ben 4750 nuovi Soci (nello scorso anno il numero dei Soci nuovi iscrittisi nella 1ª e 2ª quindicina di luglio fu rispettivamente di 2123 e 2165). L'effetto della *Guida di Roma* è portentoso. Vi son degli increduli che ci chiedono di quale riduzione possano fruire, come Soci, per ottenere la sospirata pubblicazione. Se voi rispondete loro: «Nessuna riduzione poichè la Guida è data *gratuitamente* a tutti i Soci del 1925» vi sgranano tanto d'occhi che dicon tutta la loro sorpresa. Ma quando oltre la *Guida* essi ricevono gli otto fogli dell'*Atlante Stradale* e vien loro detto che riceveranno l'*Annuario 1925-26* (un volume di 1500 pagine!) il loro sbalordimento giunge all'estremo.

Il propagandista nato, che sa come vanno «coltivati» i proprî «soggetti», profitta di questo sbalordimento per tenere il seguente discorsetto persuasivo: «Se siete tanto contento di ciò che il Touring vi ha dato perchè non vi occupate subito di render partecipi di tanta gioia i vostri parenti, amici, conoscenti che non sono ancora Soci del Touring? Fermatene uno per la strada, chiedetegli se è Socio. Se non lo è, fatevi dare dodici lire e speditele subito alla Sede Centrale o con-

(1) Come è noto, per affrettare la distribuzione ed evitare, nel limite del possibile, le dispersioni, in alcune grandi città fu organizzato il ritiro diretto della *Guida di Roma* da parte dei Soci presso la Sede Centrale e gli Uffici Succursali.

segnatele all'Ufficio succursale del Touring che trovasi nella vostra città od in quella vicina ».

Il propagandista, che è armato del *Carnet del propagandista* (librettino che il Touring diffonde gratuitamente e contiene dieci domande di Associazione), stacca un paio di schede e le consegna all'«uomo felice», il quale, essendo in istato di grazia, non potrà non mettersi all'opera per trovare le due reclute. Ma il propagandista approfitta di questo stato di grazia per continuare in questo modo il proprio discorso: «Se siete riconoscente alla Direzione del Touring che vi ha procurato tanto «ben di Dio» perchè non darle la più desiderata prova di fiducia *iscrivendovi a Vitalizio* e procurando altri due Vitalizi o passaggi da annuale a Vitalizio? La Direzione stessa vi rimeriterà permettendovi di partecipare al *Grande Concorso di propaganda dei Soci Vitalizi per l'anno 1925*, che fra l'altro ha in palio *quattro automobili*. Non ne avete visti due esemplari far bella mostra di sè nell'atrio della Sede del Touring (1)? Dunque... animo, prendete nota della buona novella e spargetela nel mondo: vedrete che i candidati a Vitalizio non potranno mancare. Basta dire che cosa il Touring dà ai proprî Soci perchè tutti si associno ».

Riproduciamo intanto, per chi non le avesse ben presenti le modalità del Concorso Vitalizi:

(1) Per coloro che non le avessero viste riproduciamo qui la fotografia dell'atrio della Sede di Corso Italia 10 con due delle quattrro *Citroën* che saranno sorteggiate tra i presentatori di almeno tre Vitalizi o passaggi a Vitalizio, compreso il proprio.

Due delle quattro «Citroën», che verranno offerte in premio ai propagandisti del Touring, esposte nell'Atrio della Sede Sociale in Corso Italia, 10.

PREMI TIPO A – COLLEZIONE DELLA CARTA D'ITALIA. La intera *Collezione di 59 fogli della Carta d'Italia del Touring alla scala 1 a 250.000* verrà consegnata:

— *alla Sede del Touring*: a chi presenterà 3 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio;

— *a domicilio* mediante spedizione racc. e *alla Sede del Touring in elegante cartella custodia*: a chi presenterà 4 Vitalizi o passaggi c. s.;

— *a domicilio in elegante cartella custodia* mediante spedizione raccomandata: a chi presenterà 5 Vitalizi o passaggi c. s.

PREMI TIPO B – PREMI IN DENARO PER UN AMMONTARE DI L. 15.000: Chi presenterà almeno 3 Vitalizi o passaggi a Vitalizi potrà concorrere con altrettanti punti, quanti i gruppi di 3 Vitalizi presentati, al sorteggio di *trenta premi da 500 lire*.

PREMI TIPO C – PREMI DI MASSIMO ASSOLUTO PER UN TOTALE DI L. 15.000: A coloro che avranno presentato il maggior numero di Vitalizi o passaggi a Vitalizio saranno assegnati i seguenti premi:

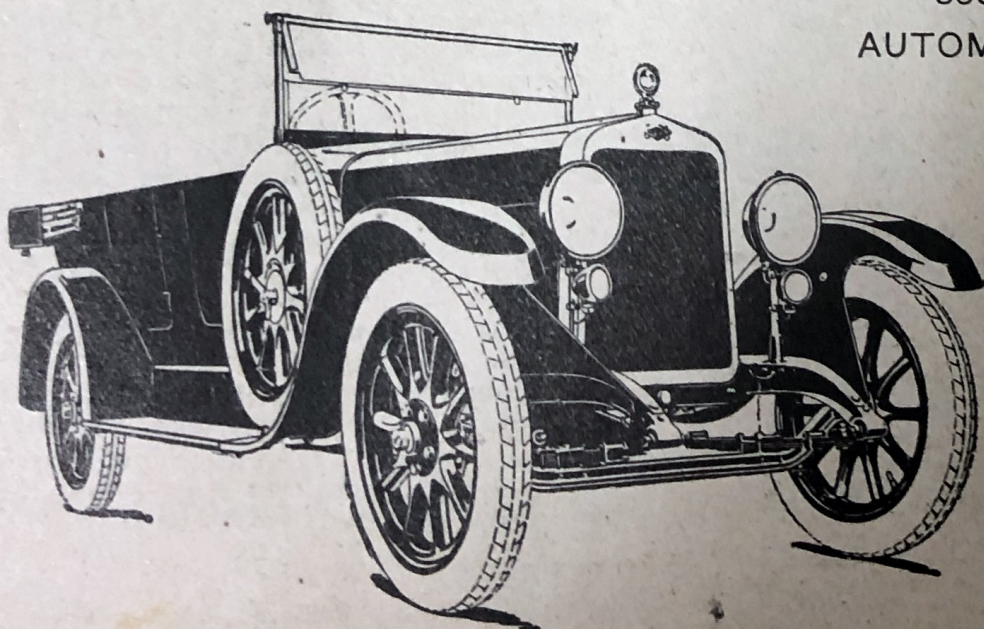
L. 5000 a chi presenterà il massimo numero di Vitalizi;

L. 1000 a ciascuno dei **10** successivi presentatori di maggior numero di Vitalizi.

PREMI TIPO D – QUATTRO AUTOVETTURETTE «CITROËN»: Estratte a sorte fra coloro che concorrono ai premi tipo B e tipo C.

MODALITÀ PER IL CONCORSO:

1° Chi concorre od ha concorso ai premi tipo *A* (blocchi Carta d'Italia) non può concorrere ai pre-

mi tipo *B-C-D* o, quanto meno, vi concorre con la presentazione di altri gruppi di Soci, che non siano quelli che gli valsero la consegna del premio tipo *A*. Questa avviene subito alla presentazione simultanea di gruppi di tre, quattro o cinque Vitalizi o di un elenco indicante nome, cognome e data dei Vitalizi presentati. Per coloro che risiedono all'Estero dato l'elevato costo delle tariffe postali le spese per l'invio dei blocchi della Carta d'Italia debbono essere rimborsate. E pertanto con la presentazione di 3 Vitalizi si ottiene il blocco di carte senza cartella; con 4 Vitalizi il blocco con la cartella, ma l'invio non seguirà se non dopo il ricevimento dell'importo spese di porto.

2° Chi concorre al premio tipo *B* concorre pure, senza che ne faccia esplicita menzione negli elenchi di cui al N. 6, ai premi tipo *C* e *D*; così pure chi concorre al tipo *C* concorre pure ai tipi *B* e *D*.

3° Nessuno dei vari premi stabiliti per il tipo *B* o *D* potrà essere cumulato da una stessa persona.

4° Le domande di nuovi Vitalizi o passaggi a Vitalizio (d'Italia o dell'Estero) devono essere munite della firma (scritta con assoluta chiarezza) del Socio presentatore e concorrente; nel caso che i presentatori siano due concorre solo il primo firmatario. Contano come nuovi Vitalizi i passaggi a Vitalizio di annuali, anche il proprio. Beninteso hanno diritto a concorrere anche i presentatori di Vitalizi nella forma cumulativa con l'abbonamento triennale a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* (L. 355). Gli annuali del 1924 che abbiano già versata la quota del 1925 godono l'abbuono statutario di L. 10 dato agli annuali di almeno due anni: versano cioè L. 140 (estero L. 240)

5° La iscrizione al Concorso non si fa d'ufficio dall'Amministrazione del Touring ma solo d'iniziativa dei concorrenti. Questi dovranno far pervenire in duplice copia entro le **ore 18 del 31 dicembre 1925** l'elenco dei Vitalizi da loro presentati nel periodo intercorso fra il **1° gennaio ed il 31 dicembre 1925** (possibilmente richiamando la data) *con chiara indicazione di nome e indirizzo*. Gli elenchi devono rispondere esattamente, per essere accettati, alle prescrizioni suddette. Per evitare smarrimenti si consiglia di spedire gli elenchi raccomandati. Non sono ammessi gli elenchi che pervenissero al Touring dopo le ore 18 del 31 dicembre 1925, anche se portassero il timbro postale anteriore a tale data.

6° In un giorno susseguente al 31 dicembre 1925 si procederà alla determinazione dei concorrenti cui spettano i premi di massimo assoluto (tipo *C*) che verranno subito inviati agli aventi diritto.

7° Successivamente si addiverrà all'estrazione dei premi del tipo *D* (automobili « Citroën ») mediante imbussolamento di tanti numeri quanti sono i gruppi di tre Vitalizi presentati dai concorrenti ai premi *B* e *C*. (Le frazioni di gruppo non contano), le « Citroën » verranno consegnate alla sede del Touring; in caso di spedizione le spese relative compreso l'eventuale imballaggio saranno a carico del vincitore.

8° Si procederà infine alla estrazione per l'assegnazione dei premi tipo *B*. Se fossero estratti i numeri corrispondenti a persone cui furono assegnati i premi tipo *D* o tipo *C* non si terrà conto del numero estratto, procedendo oltre nel sorteggio in modo che i premi tipo *B* (che debbono essere tutti assegnati) spettino a persone cui non siano toccati altri premi. A tal fine non si terrà conto dei numeri corrispondenti a persone cui sia già toccato, durante l'estrazione stessa, un premio di tipo *B* e si procederà oltre.

Una lettura piacevole ed istruttiva.

Gli abbonamenti semestrali a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* hanno avuto un notevolissimo successo: molti fra i lettori di questa Rivista si sono abbonati anche al periodico ricco di interesse e varietà che illustra caratteristiche di paesaggio e di vita, imprese e impianti dei due continenti Sud e Centro-americano e del nostro Paese.

Ecco il sommario del fascicolo di agosto:

G. Rovereto, Nella Patagonia Settentrionale (da Cipolletti al Nahuel Huapi). – C. Falcon, Industrie Peruviane, Miniere e Bestiame. – G. J. Devincenzi, I pesci dell'Uruguay. – W. D. Durland, Santo Domingo. – B. Zuculin, La « zona del Canale » di Panamà. – O. Maull, Dall'Itatiaya al Paraguay. – B. Z., Origine e sviluppo della città di S. Paulo. – A. Piccinini, L'Autodromo di Monza. – V. Castrilli, Focolari di cultura italiana: gli istituti confessionali di studi superiori. – U. Tegani, Le grandi imprese idroelettriche italiane: gli impianti del Liro. – Pausania, I tesori del Museo Nazionale di Napoli: le sculture di marmo. – E. Ambrosio, Terme di Valdieri. – V. Orazi, Gli obelischi di Roma. – U. T., L'Italia, la Guerra e la Vittoria: una eloquente rievocazione in 27 tavole.

L'abbonamento semestrale (luglio-dicembre 1925) importa L. 15,10 (Estero L. 20,10).

Gli abbonamenti alle "Vie d'Italia".

Essendo i fascicoli da gennaio a luglio esauriti accettansi abbonamenti unicamente a partire dal fascicolo di agosto: l'importo è in ragione di L. 1,50 per fascicolo (Est. L. 2,20).

Nuovi Uffici Succursali.

A *Como* l'Agenzia della Navigazione Generale Italiana (Lungo Lario); a *Pinerolo* l'Agenzia Viaggi e Trasporti Franco Ramognini (Piazza Cavour, 4) ed a *Torre Pellice* l'Agenzia Viaggi e Trasporti Franco Ramognini, funzionano come Uffici Succursali del Touring. Vi si possono acquistare tutte le pubblicazioni, compiere rinnovi e nuove associazioni ed ottenere informazioni turistiche.

Echi dell'Escursione ai Campi di battaglia.

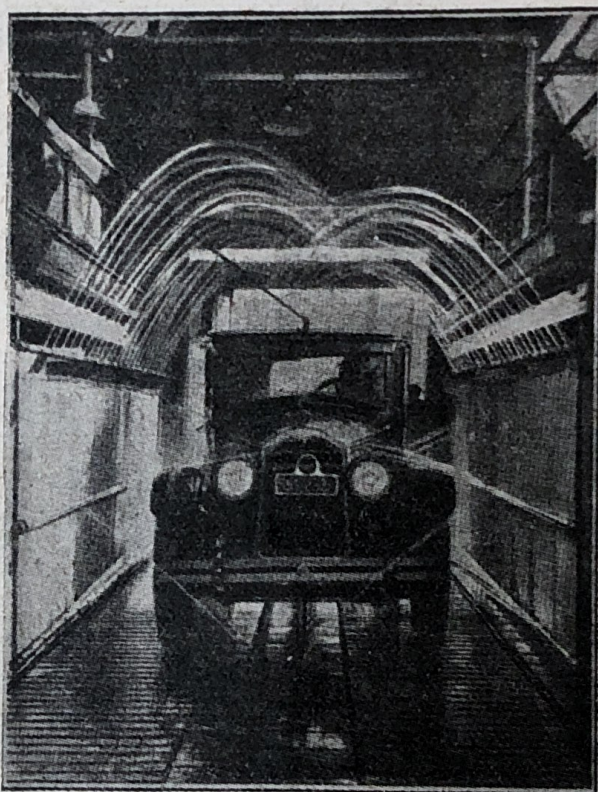
Avvertiamo i Soci che vi presero parte e quelli che comunque possano averne interesse, che presso i seguenti fotografi possono essere acquistate copie di fotografie prese durante l'Escursione. Possono essere indirizzate le richieste relative al fotografo C. Bonomo di Asiago che seguì la carovana per tutto il percorso (ed ha preparato un elenco a stampa dei soggetti, inviando una copia di ciascuno al Touring), al fotografo Francesco Cortesia di Gorizia per la visita alla città ed ai dintorni e al fotografo Ambrosi di Bolzano.

Una installazione speciale per la lavatura delle automobili.

Un grande garage di Chicago ha istituito un riparto per la lavatura delle automobili, che merita di essere conosciuto e imitato.

Le vetture vengono disposte in fila sopra due passatoie di legno, movibili sopra rulli (come i noti *tapis roulants*), che le trasportano per stadî successivi ai varî posti riservati alle diverse operazioni di pulitura. La vettura si ferma, per la prima volta, in una specie di corridoio a docce: numerosi getti d'acqua, provenienti dal basso, dall'alto e dai fianchi, la colpiscono in ogni sua parte liberandola dalle maggiori incrostazioni di fango. Come ben si comprende, se trattasi di un torpedo o di altra vettura scoperta, non vengono posti in azione i getti superiori. Quando invece trattasi di vetture chiuse, vi è anche un operaio che, sopra una galleria laterale, a mezzo di una spazzola a manico lungo pulisce la parte superiore del tetto. La vettura avanza poi d'un tratto, lasciando il posto sotto le docce alla vettura che la segue. Nella seconda fermata nuovi potenti getti d'acqua, manovrati questa volta a mano, tolgono il fango là dove ancora ne è rimasto, specialmente fra le razze delle ruote. La vettura avanza poi alla sua terza ed ultima tappa: un'altra squadra di operai l'asciuga accuratamente in tutte le sue parti e ne lucida cristalli e ottoni. L'operazione complessiva di pulitura dura dagli undici ai quattordici minuti.

In un Paese dove l'uso dell'automobile è abituale e giornaliero e dove pochissimi sono i proprietari d'automobile che dispongano di un proprio chauffeur, si comprende come insieme con la custodia dell'autoveicolo sia indispensabile un accurato servizio di manutenzione. La registrazione del motore e delle altre parti meccaniche sono operazioni che oramai non occorrono più se non periodicamente. I rifornimenti di benzina e d'olio di regola vengono compiuti, a mezzo di distributori automatici, in presenza del cliente. Il pulire la vettura è invece una necessità di tutti i giorni, che richiede tempo e fatica e che bisogna affidare a terzi. Di qui l'opportunità sentita dai proprietari dei grandi garages americani di organizzare in modo sistematico codesto servizio.

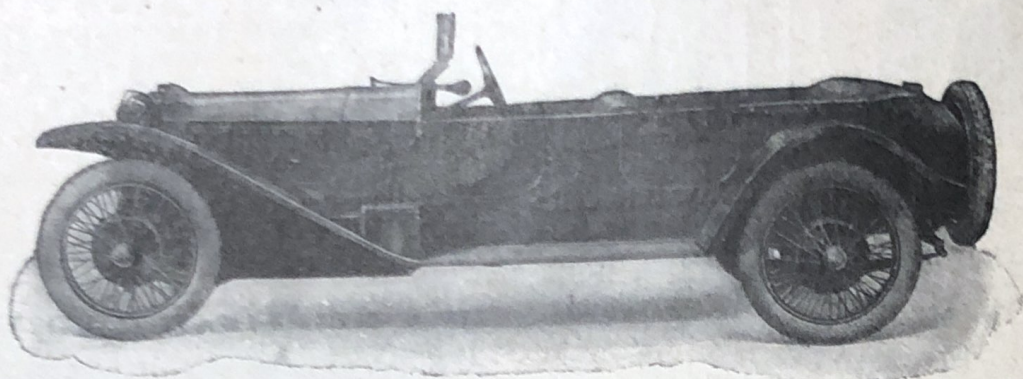
Vi fu nei primi tempi, specialmente nelle città secondarie, dove lo spazio non fa difetto, chi vi provvide allagando fino all'altezza di cinquanta centimetri un ampio cortile o un recinto annesso al garage; le vetture infangate, prima di rientrare alla rimessa, dovevano compiere qualche giro diguazzando in quell'acqua. Il metodo era piuttosto empirico. Ne uscivano pulite bene le ruote, ma non le altre parti. E bisognava poi disporre

di un gran volume d'acqua sempre rinnovantesi; nemmeno economicamente l'impresa era indovinata.

Questa nuova, invece, sebbene richieda l'opera di numeroso personale, sembra dare ottimi risultati.

(Dal *Popular Science Monthly*).

La revisione delle patenti automobilistiche.

Per disposizioni recentemente impartite dal Ministero dei Lavori Pubblici col mese di agosto si è iniziato presso le Prefetture la revisione generale delle patenti di I° e II° grado per conducenti autoveicoli, revisione che dovrà essere compiuta entro il 31 dicembre 1925.

A tale fine, per semplificare e rendere spedito il lavoro, gli interessati dovranno far

pervenire alla Prefettura, pel tramite dei Sottoprefetti, dei Commissariati di P. S. e dei Comandi di Stazione dei Carabinieri Reali, nell'ambito delle rispettive giurisdizioni: il *certificato generale del casellario giudiziario*, di data non anteriore ai tre mesi; una *fotografia*, recente, formato tessera, firmata trasversalmente; ed il *certificato di un medico militare o di un ufficiale sanitario*, con firma legalizzata. – Trascorsi *20 giorni* dalla predetta presentazione, i conducenti dovranno esibire all'Ufficio Autoveicoli della rispettiva Prefettura la loro patente, per il visto di confermata idoneità. – Dopo il 31 dicembre 1925 sarà sequestrata la patente a tutti coloro che non si saranno sottoposti, senza giustificato motivo, al predetto controllo.

Dalla revisione di cui sopra sono esclusi tutti i conducenti che conseguirono la patente dopo il 1° gennaio 1925.

Una importante facilitazione per i turisti che visitano Rodi.

L'ufficio di propaganda turistica del Governo delle Isole Egee ci comunica copia di un decreto emanato da S. E. il Governatore che riteniamo interessante portare a conoscenza dei lettori, giacchè esso varrà a rendere sempre più intenso il movimento turistico verso le isole Egee, ben meritevoli di essere visitate da un maggior numero di italiani.

Ecco il testo del Regio Decreto N. 1354, 28 agosto 1924:

« 1. – Gli automobili, i motoscafi e le motociclette importate da villeggianti Soci del Touring Club Italiano, saranno esenti dalla tassa di circolazione per un periodo di tre mesi. Al termine di detto periodo essi saranno sottoposti alla tassa in ragione di un dodicesimo della tassa annuale per ogni mese — anche se non intiero — di soggiorno oltre al terzo e sino al sesto mese, computati dalla data della introduzione.

« 2. – Gli automobili, i motoscafi e le motociclette non riesportati alla scadenza dei sei mesi, risultante dalla data del « visto entrare » apposto dalla Dogana sul certificato internazionale di via, si considerano nazionalizzati, e non possono circolare senza il pagamento di tanti dodicesimi della tassa quanti sono i mesi che restano a decorrere sino al termine dell'anno.

« 3. – Gli autòmezzi suddetti e le biciclette importati temporaneamente come sopra, possono essere sdoganate a dazio sospeso per un periodo di mesi tre prorogabile di altri tre mesi ».

L'amnistia e le contravvenzioni automobilistiche.

Nel recente decreto d'amnistia (R. D. 31 luglio 1925, N. 1277, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dell'1 agosto 1925, pag. 3339) si legge, al paragrafo *C* dell'Art. 2 che ogni contravvenzione, anche se prevista da leggi speciali (e quindi anche quelle automobilistiche) è compresa nei reati amnistiati.

Con questo tutti i procedimenti in corso alla data 29 luglio 1925 in materia contravvenzionale, vengono a cessare. In pari tempo, per quelle ormai passate definitivamente in giudicato con sentenza divenuta irrevocabile, sarà possibile da parte del giudice competente disporre per gli accertamenti opportuni onde emettere la relativa declaratoria.

Come si toglie l'imballaggio a un copertone nuovo.

Siccome ci è capitato spesso d'incontrare per la strada automobilisti novellini, in panne di gomme, affaccendati nel togliere l'involucro di carta che generalmente avvolge per tutta la loro circonferenza i copertoni nuovi, operazione che riesce lunga e noiosa, ricordiamo a tutti che vi è un mezzo rapido ed efficace per codesto disimballaggio.

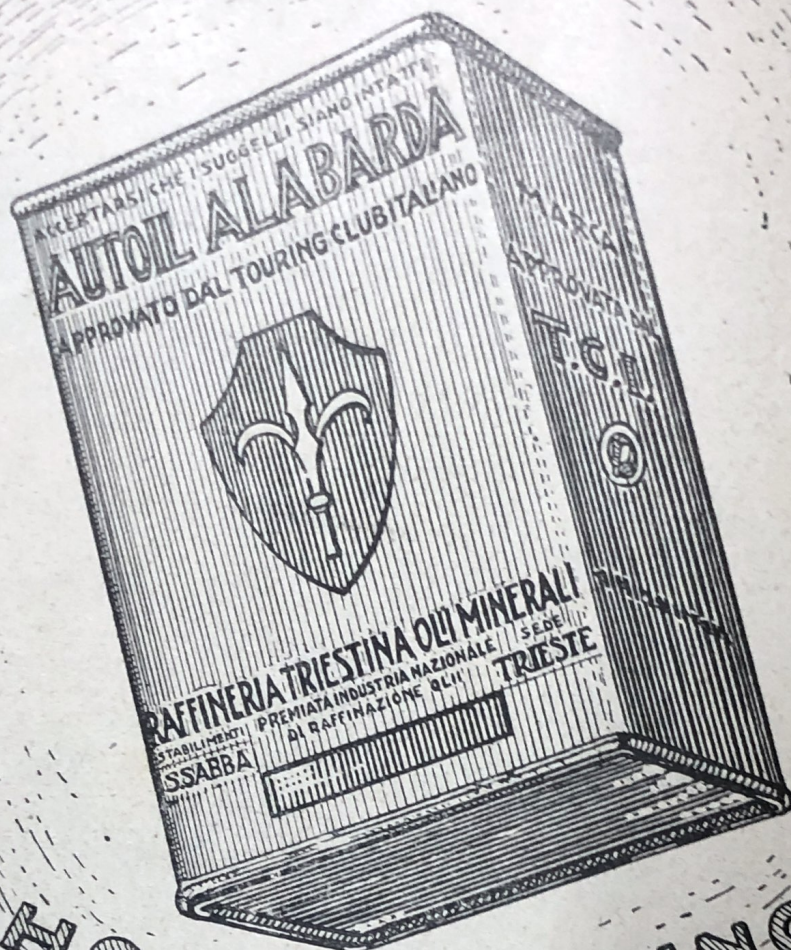
Basta battere il copertone sulla strada là dove questa è più dura: la gomma, distendendosi di colpo dopo la forte compressione, rompe la carta in cento pezzi che, cadendo a terra, lasciano il copertone completamente libero.

La produzione mondiale del caucciù nel 1924.

La *Revue générale du Caoutchouc* calcola che la produzione mondiale del caucciù nel 1924 è stata di 414.000 tonnellate, di cui 310.477 sono state esportate dai Paesi d'origine prima del 31 dicembre. Gli Stati Uniti ne assorbiranno, secondo le previsioni della Bankers Trust Co. di Nuova York, 315.000 tonnellate, contro sole 51.721 importate nell'anno precedente.

E' risaputo che dopo il 1911, in seguito alla crescente richiesta di gomma da parte delle industrie elettriche ed automobilistiche, vi fu, specialmente in Asia, un grande sforzo per aumentare le piantagioni. Non è invece ugualmente noto che si ebbe subito negli anni seguenti una eccedenza di prodotto tale da obbligare i piantatori di talune regioni ad accordarsi ed imporsi limitazioni di produzione che raggiunsero talvolta persino la percentuale del 50 %.

Gli automobilisti leggeranno con interesse i dati della tabella seguente, che mostrano le fluttuazioni di quel prodotto dopo il 1910.

Anni	Esportazione in migliaia di tonnellate	Consumo	Prezzo della libbra inglese in shillings
1910	85	90	8, 9
1911	85	85	5, 5 ½
1912	105	95	4, 9
1913	120	105	3, 0 ¼
1914	130	120	2, 3 ½
1915	165	150	2, 6
1916	215	180	2, 10¼
1917	270	230	2, 9 ¾
1918	275	220	2, 3 ½
1919	340	330	2, 0 ½
1920	370	310	1, 11
1921	285	265	0, 10½
1922	400	386	0, 9 ½
1923	370	410	1, 3 ⅓

Telegrammi-lettera notturni per l'interno del Regno.

Sono telegrammi che hanno corso per telegrafo fino alla località di destinazione, ed in questa poi sono recapitati ai destinatari come «lettere ordinarie» e cioè esclusivamente per mezzo del servizio postale.

Possono accettarsi dagli uffici telegrafici: dalle 18 alle 24, se tanto l'ufficio di partenza quanto quello di destinazione osservano orario permanente, e dalle 18 alle 22, se invece osservano orario prolungato sino alla mezzanotte o siano a traffico notturno ridotto. Gli uffici succursali, possono accettare telegramma-lettera, dalle 18 fino alla chiusura dell'ufficio, ma non oltre le 21.

Non sono ammessi nei giorni festivi, nè per l'interno della città.

Sono ammessi allo scambio dei telegrammi-lettera, *oltre agli uffici di tutti i capoluoghi di provincia*, anche gli uffici di: Abbazia, Barletta, Biella, Bitonto, Bolzano, Busto Arsizio, Carrara, Domodossola Stazione, Foligno, Gaeta, Gallarate, Gorizia, Lagonegro, Limestre Pistoiese, Marsala, Merano, Modica, Monteleone Calabro, Mira fabbrica, Monza, Omegna ferriera, Oneglia, Orbetello, Otranto, Sampierdarena, S. Remo, Savona, Terni, Vercelli, Viareggio, Viterbo; nella stagione estiva: Bagni Montecatini, Pallanza, Rimini, Stresa e Varese.

L'accettazione fino alle ore 24, è ammessa solo per 23 uffici, corrispondenti alle città più importanti del Regno; gli altri tutti fino alle 22.

L'indirizzo dei telegrammi-lettera notturni, deve essere completo, contenere cioè la indicazione esatta del destinatario e del suo domicilio (via e numero od altra indicazione atta ad assicurarne il recapito) come se si trattasse di una lettera ordinaria. Non sono perciò ammessi gli indirizzi convenuti.

I telegrammi-lettera, non recapitati per insufficienza d'indirizzo, *rimangono giacenti, come le lettere, presso gli uffici postali e poi sono passati ai rifiuti*, senza che il mittente riceva alcun avviso.

E' quindi nell'interesse del mittente di indicare un indirizzo chiaro e completo se non vorrà sopportare le conseguenze della insufficienza dell'indirizzo.

In caso di indirizzo insufficiente e per insistenza del mittente, gli uffici debbono accettare egualmente il telegramma-lettera, ma «a rischio del mittente» che deve fare analoga dichiarazione sottoscritta.

La parola «*Lettera*» deve precedere l'indirizzo ed è tassata.

Il *testo* deve essere redatto solo in lingua italiana e senza parole convenzionali. Sono però ammesse nel testo, le quotazioni di Borsa, gli indirizzi convenuti, le marche di commercio ed altre abbreviazioni usate in commercio, come *fob, cif, caf, GV*, ecc.

La firma può essere in chiaro o convenuta, o può essere omessa. Non sono ammessi i *servizi speciali* come l'urgenza, la risposta pagata, ecc. E' solo consentito l'indirizzo «fermo posta» o l'abbreviazione di esso «G P».

I telegrammi-lettera sono trasmessi dopo tutti gli altri telegrammi, hanno corso durante la notte, in modo da giungere a destinazione non oltre le prime ore del mattino, per essere recapitati dai portalettere *colla prima distribuzione*. In caso di eventuale ritardo, saranno recapitati colle successive distribuzioni.

Nessun reclamo è ammesso; non è rimborsabile che la tassa dei telegramma-lettera erroneamente accettati per destinazioni non ammesse, e quella occorsa per i servizi tassati relativi alla ripetizione di parole del testo che risultassero effettivamente alterate o mutilate durante la trasmissione.

La *tassa* è di centesimi 15 ogni parola, con un minimo di 20 parole, cioè L. 3, oltre cent. 10 per la ricevuta obbligatoria. La tassa è dunque di 10 centesimi per parola inferiore a quella dei telegrammi ordinari; per questi però il minimo è stabilito in 8 parole (L. 2).

Vaglia per tasse e concessioni.

Questo nuovo vaglia, istituito dal 1° luglio scorso, serve unicamente per i versamenti, ai *Procuratori del Registro*, di tasse dovute per ottenere determinate concessioni (licenze di porto d'armi, di caccia, di pesca, passaporti, brevetti, licenze di esercizio, ecc.) o di tasse scolastiche, di tasse di ammissione ai concorsi od impieghi, di tasse per gli esami di Stato e simili, e cioè in tutti quei casi nei quali le parti, son tenute a produrre all'Amministrazione interessata il titolo comprovante l'avvenuto versamento. Si può usare solo nell'interno del Regno.

Con questo nuovo mezzo l'Amministrazione delle Poste, ha voluto evitare molti lamentati inconvenienti e principalmente quello del periodo di apertura dell'anno scolastico, in cui migliaia di persone dovevano sostare in fila e per delle ore dinanzi agli insufficienti sportelli dell'Ufficio del Registro pel pagamento delle tasse scolastiche.

Gli studenti o gli interessati in genere, ora, possono presentarsi a qualunque ufficio postale (o succursale) e richiedere *un vaglia per tasse e concessioni*, pagando oltre l'importo della tassa, anche la tassa del vaglia (che è uguale a quella dei vaglia ordinarî), più i 10 centesimi per il costo del modulo. Ritirano il vaglia e la ricevuta, e dopo aver scritto, sul polizzino bianco attaccato al vaglia, la causale del versamento ed apposto a tergo del vaglia la prescritta marca da bollo per la quietanza (5 centesimi sino a 100 lire e 10 centesimi oltre) consegnano

il vaglia ed il polizzino (senza la ricevuta che trattengono) alla Scuola, Istituto, Liceo, ecc., od altro ufficio cui spettano.

Il suddetto vaglia non può essere spedito aperto e se gli interessati vogliono spedirlo per posta, debbono includerlo in busta chiusa, regolarmente affrancata.

E' rimborsabile al mittente purchè questi comprovi la sua identità personale.

Le altre norme sono comuni a quelle del vaglia ordinario.

Imballaggio dei pacchi postali.

A coloro che spediscono pacchi postali, ordinari o di valore, si raccomanda di non adoperare imballaggi deboli o poco resistenti, onde evitare facili manomissioni, avarie o perdita del contenuto.

Per i pacchi, specialmente, a destinazione delle Colonie Italiane o dei Paesi d'oltremare al di là del Mediterraneo, occorre che siano condizionati in tela od in cuoio, in scatole di legno o di metallo, oppure in cestini, panieri, ecc., tenuto conto del contenuto, perchè dato il lungo viaggio e le molte manipolazioni durante il trasporto, arrivano rotti e malconci.

Ben giustamente l'Amministrazione Postale, tanto nel proprio interesse quanto in quello degli speditori, proibisce ai suoi uffici di accettare pacchi che non siano ben condizionati.

In materia di responsabilità dell'Amministrazione telegrafica.

L'Amministrazione telegrafica non è responsabile dei danni arrecati al privato in conseguenza della mancata trasmissione di un telegramma. La sua responsabilità si *limita* al solo rimborso delle tasse pagate.

Così una sentenza della Corte d'Appello di Firenze, in una causa fra una Ditta di quella città e l'Amministrazione P. T. (convenuta).

La sentenza dice, fra l'altro, che pur essendo, ciò, contrario ai principî generali di diritto, giacchè fra l'Amministrazione P. T. ed il privato si stabilisce una specie di contratto, che ha tutti gli estremi della locazione di opera, come tale, la parte inadempiente, dovrebbe, salvo i casi di forza maggiore, risarcire gli eventuali danni. Senonchè, per ragioni che è superfluo indicare, siano esse attinenti al bisogno di liberare lo Stato dal rischio del pagamento di enormi indennizzi, cui andrebbe incontro, non tanto per la imperfezione degli apparati, diminuita oggi con i progressi della telegrafia, quanto per le difficoltà derivanti dalla sempre maggiore estensione del servizio, o si concretino invece in altri motivi di convenienza, la legislazione italiana vigente, alla pari di quasi tutte le legislazioni straniere, ha regolato la materia con un *jus singulare* determinando, per l'Amministrazione Postale Telegrafica, una responsabilità limitata, per modo che il privato nulla può richiedere in più del rimborso della tassa.

« Fino a tanto che il Governo non si induca a fissare indennità, per date manchevolezze dipendenti da incuria o negligenze dei propri impiegati nella esecuzione del contratto, il privato danneggiato, che è pure in diritto di far dichiarare la responsabilità, deve vedere limitate le conseguenze a suo favore, al solo rimborso della tassa, unica forma che la legge speciale per ora gli assicura ed i regolamenti riconoscono, e non può pretendere una indennità particolare, che i regolamenti non gli dànno od una indennità commisurata secondo il Codice Civile, che la legge speciale gli nega.

« L'art. 46 del Codice di Commercio, riguarda soltanto i rapporti fra mittente e destinatario, con la conseguenza che se la colpa di errori, alterazioni o ritardi ricada sull'Amministrazione, e non vi sia altra responsabilità se non quella che si concreta nel rimborso della tassa, il privato che ne è colpito, deve subire le altre conseguenze di danno, come un fortuito legale. (Art. 1225 e 1226 Codice Civile) ».

F. S.

Movimento dei pellegrini.

Per quanto si può rilevare dalla vendita dei biglietti e delle tessere per l'Anno Santo l'andamento dei pellegrinaggi nella sua intensità non si è svolto in modo diverso dall'andamento ordinario del movimento turistico. Debole nei mesi iniziali di dicembre 1924 e gennaio e febbraio 1925, è poi salito fino al suo massimo nell'aprile e nel maggio: ridiscende nella stagione estiva. E' da prevedere un crescendo sensibile nell'autunno e verso la fine dell'anno: vi contribuirà anche il fatto che, malgrado l'aumento delle tariffe, i prezzi per il trasporto di comitive dell'Anno Santo sono rimasti invariati. Secondo notizie il Comitato prevede di rientrare nel preventivo fatto circa il quantitativo complessivo dei pellegrini che a tutto il 1925 saranno venuti a Roma.

Relazioni fra il nostro Paese, la Corsica e la Francia.

La Francia cerca di mettere in valore la Corsica dal punto di vista turistico. Certo il paesaggio un po' selvaggio e caratteristico dell'isola può presentare delle attrattive per il turista. Un certo contingente di continentali è già stato avviato verso l'isola, in ciò favorito da un Comitato espressamente costituitosi. Non è da escludere che possa essere studiato il modo di far proseguire i turisti per la via di Livorno nella nostra Penisola con qualche bi-

glietto circolare internazionale, dando modo ai viaggiatori di rientrare per la via di Ventimiglia.

Nuovi circolari a Sud delle Alpi.

Questo tipo di biglietto che per le sue caratteristiche e per la sua modicità ha incontrato così largo favore nella clientela straniera tende ad avere sviluppo con la istituzione di nuovi itinerari. Così l'Enit avrebbe proposto all'Amministrazione ferroviaria, che sta prendendo in esame il relativo progetto, un tipo di biglietto, valevole specialmente per la clientela americana, con un itinerario di entrata per uno dei nostri porti principali (Napoli e Genova) e di uscita da uno dei transiti di confine terrestre.

Sviluppo dei traffici internazionali.

Tale traffico è in crescente sviluppo. L'ammontare complessivo introitato dalle ferrovie italiane dello Stato per i biglietti internazionali interessanti il nostro percorso distribuiti nei due sensi, cioè dall'Italia verso l'estero e dall'estero verso l'Italia, mentre nel 1° semestre 1923 è stato di 12 milioni di lire, nel semestre corrispondente di quest'anno è di 17 milioni. Prevalgono i servizî dei biglietti combinabili internazionali, del treno di lusso Sempione-Oriente-Express, nonchè i servizî con la Francia, la Svizzera, l'Austria e la Germania.

Delegazione bavarese in Italia per lo studio delle tariffe.

Alcuni funzionari delle ferrovie germaniche del gruppo bavarese sono stati in Italia in questi ultimi giorni per studiare il sistema tariffario. Non è escluso che venga esaminata da parte delle ferrovie germaniche la possibilità di estendere anche ad esse un tipo di tariffa differenziale.

A. L.

Trapani - Palermo - Capri.

Un nostro Socio ed amico, abituato ai viaggi in Italia e fuori e che occupa una eminente posizione, ci scrive una lettera della quale vale la pena di riportare le parti più salienti, perchè è bene che le autorità siano informate delle peripezie che toccano a chi viaggia nelle meravigliose terre del nostro mezzogiorno:

« A Trapani pensai di salire a Monte S. Giuliano che è detto meritatamente uno dei più bei posti del mondo per il panorama che vi si gode. Vi è un servizio automobilistico che vi porta in due ore e la visita si compie comodamente in una giornata. Ma al ritorno, l'unica corsa del pomeriggio arriva alla stazione di Trapani proprio venti minuti dopo la partenza alle 16,50 dell'ultimo treno per Palermo. E così la gita che da Palermo si potrebbe compiere in due giorni visitando pure la città di Trapani, ne esige tre! Eppure si dice che gli orari dei servizi automobilistici sono approvati dalle autorità.

« Il sottoscritto dunque, col sole siciliano di luglio, alle ore 14 discese a piedi da Monte S. Giuliano per arrivare al treno. Giunto alla stazione ferroviaria cerca un giornale, perchè gli pareva d'essere un po' fuori del mondo, cerca un pacchetto di sigarette: nulla. Alla stazione di Trapani capoluogo di Provincia e porto di mare per la Tunisia, non esiste caffè e tanto meno un ristorante. Povera Italia dominatrice del Mediterraneo! Le ferrovie diranno che il buffet non rende e nessuno lo appalta, ma sono ferrovie di *Stato* e lo Stato non ha dei doveri? Si badi a quello che fanno certe società ferroviarie all'estero che costruiscono perfino alberghi per rendere agevole il viaggiare. Si parla di provvedimenti per il mezzogiorno; eccone uno minuscolo, e cioè: fornite la stazione di Trapani di un buffet nel buon nome d'Italia! E fate che i servizi automobilistici tengano conto degli orari ferroviari.

« A Palermo, la città ancora priva di tassametri alle vetture pubbliche, con poca delizia di chi viaggia, è il servizio di navigazione con Napoli che merita un rilievo pubblico poco favorevole. E' stato rilevato ancora, ma la amministrazione è dura e non vuole provvedere. In tutto il mondo si fissano le cabine o le cuccette sui piroscafi, e all'estero si fissa perfino il posto sui treni, ma questo non si può fare da Napoli a Palermo. Il povero viaggiatore è costretto a far coda ore ed ore colla folla allo sportello per acquistare il biglietto. Sono scene continue e la gente che non ha da perder tempo o le signore, sono costrette a mandare un commesso dietro mance di 40 o 50 lire per poter avere fissato il posto. E sì che a Palermo vi sono Agenzie di viaggi, vi è l'E.N.I.T, vi sono alberghi e con una telefonata si potrebbe come dappertutto fissare il posto! Ma dove siamo? Non parlo del trasporto sul piroscafo delle automobili: sono centinaia e centinaia di lire ed una comitiva tedesca venuta per la Targa Florio, per non essere strozzata, ha lasciato le macchine a Napoli: pensate che da Marsiglia a Tunisi si pagano poche decine di lire!

« Si vede proprio che chi dirige i servizi pubblici ha della Sicilia un concetto ben curioso e che segue la massima di quel tale che facendo dello spirito discutibile diceva che è un paese abitato da un popolo mediterraneo che veste all'europea.

« E veniamo a Capri. Uno straniero mi diceva che quella è l'isola più cara del mondo. Credo che esageri; ad ogni modo è semplicemente indecente ciò che succede in quell'isola coi vetturini. Allo sbarco vi è appesa una loro tariffa che dice di portarvi ad Anacapri con otto o nove lire; eppure ve ne fanno pagare trenta e poi quando siete lassù, poche essendo le vetture, se non pagate quello che loro vogliono, non vi portano al piroscafo. Non si sa a chi reclamare, perchè non si vedono guardie; gli albergatori sono impotenti a frenare l'ingor-

digia dei vetturini ed il forestiero si domanda in che razza di paese siamo. Io spero che la Guida del Touring nostro, segnalerà questo fatto per cautelare il turista che non si diverte affatto a questo folklorismo di vetturini imbroglioni (1).

« E prima di finire, mi sapete dire perchè alla Zolfara di Pozzuoli l'unica buca delle lettere ha la scritta: *Impostation*? Ma perchè qualcheduno non pensa di fare una colletta per metterci la targa in italiano ? ».

La prima parola radiofonica – Il più semplice ricevitore radiofonico a un triodo, adatto per piccole distanze.

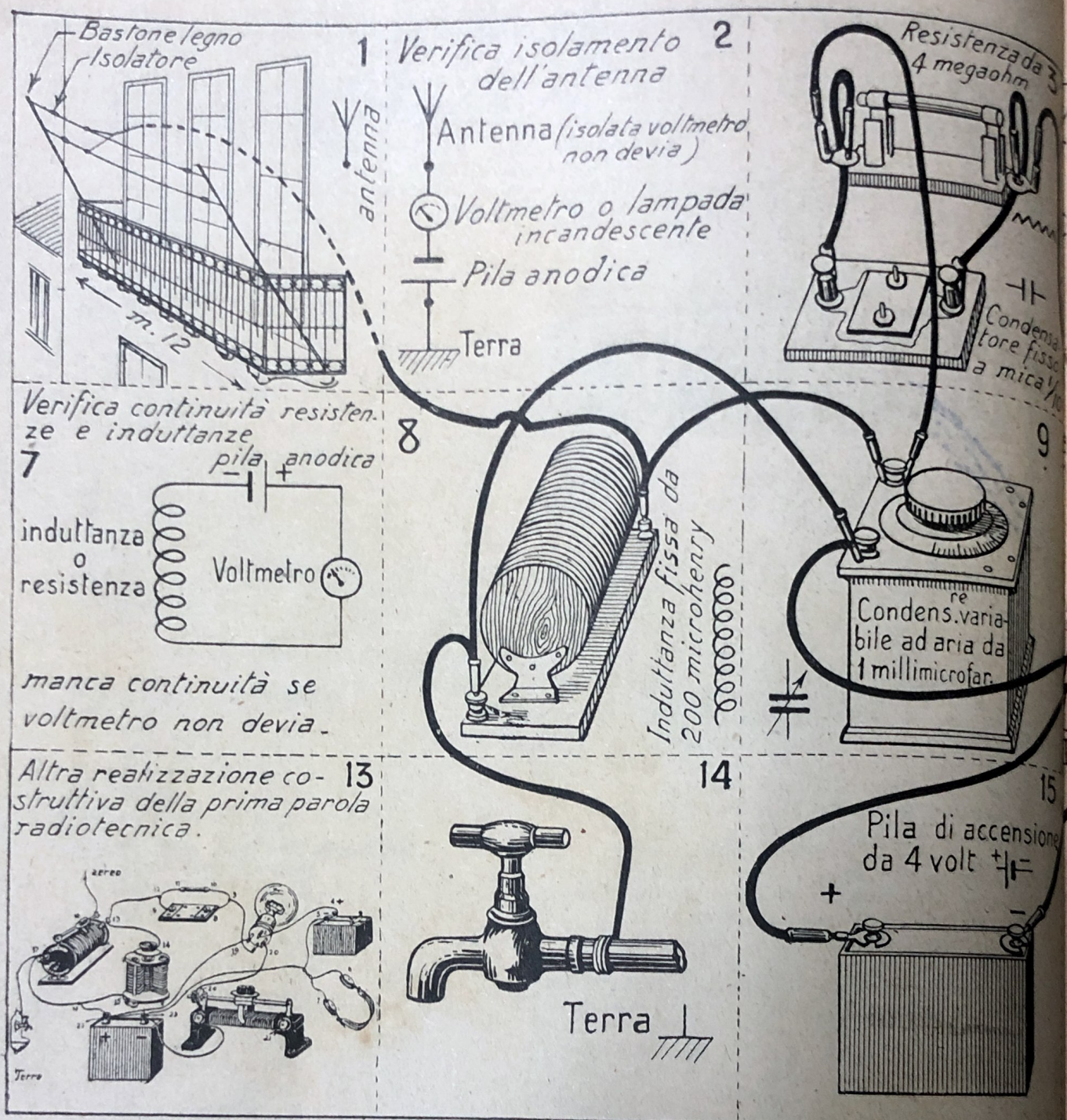
Il ricevitore termoionico illustrato nei disegni alla pagina seguente, adatto per lunghezza d'onda da 300 a 900 metri, può essere realizzato con successo anche da un profano. Occorre: 1° Provvedersi degli elementi ed accessorî di cui al bilancio che segue; 2° Segnare su di un tavolino, col gesso, ad esempio, 18 quadratini di lato circa doppio di quello in figura; 3° Collocare nei quadratini *3-5-8-9-10-12-15-16* gli elementi in essi indicati collegandoli poi come in figura, soprattutto *senza fretta*, specialmente quando si voglia risparmiar tempo; 4° Costituire l'antenna come è indicato nel quadratino *1* se si dispone di balcone, o in modo analogo (facendo direttamente sporgere da due finestre i due bastoni di legno sostenenti i fili d'antenna) collegandoli poi al ricevitore come in figura; 5° Applicare la cuffia alle orecchie, ruotare lentamente la manopola del condensatore variabile (quadratino *9*) e quella del reostato di accensione (quadratino *16*) sino a sentire... qualche radio concerto. Spesso avviene che il ricevitore non funzioni affatto (silenzio assoluto) o funzioni male (ricezione debole oppure intermittente). Bisogna ricercarne il guasto con molta calma, molta fiducia e molto metodo, elemento per elemento. Durante le verifiche stare in ascolto con la cuffia in testa. Con quale soddisfazione si udiranno i primi scricchiolii (ahimè! i parassiti o disturbi atmosferici), le prime stazioni radiotelegrafiche militari (simili a cicale che cantino l'alfabeto Morse); ciò significa che presto dovranno farsi sentire anche i radio-concerti.

L'uso del *supporto triodico universale* (quadratino *10*) e delle relative spine di contatto a cordone isolato in gomma, presenta il vantaggio di una grande rapidità e sicurezza nei collegamenti. Naturalmente i morsetti o gli attacchi degli elementi da collegare devono essere provvisti di terminali atti ad accogliere le spine dei conduttori di collegamento. Mediante il supporto triodico universale si passa in pochi minuti da un circuito semplice ad un circuito complesso; con pochi elementi fondamentali si possono costituire tanti circuiti, tanti ricevitori o trasmettitori od ondametri diversi, a guisa del giovinetto che con pochi pezzi di legno di varia foggia (giuochi di pazienza) si costituisce ora la chiesuola, ora la casetta, ora il porticato. Costituita la prima parola radiotecnica, quando magari nuovi mezzi finanziari sopraggiungono, si acquista un nuovo supporto triodico universale, un nuovo triodo e qualche altro elemento e in pochi minuti si trasforma il ricevitore a un triodo poco sensibile in altro a due triodi più sensibili... e successivamente in altro a tre triodi e così via.

Come norma generale, i conduttori di collegamento devono essere di resistenza ohmica molto piccola (almeno un millimetro di diametro); non devono mai essere avvolti a spirale; mai correre parallelamente fra di loro; siano sempre lunghi lo stretto necessario. Per le radiofrequenze, a parità di sezione complessiva, è preferibile il conduttore a più fili intrecciati al conduttore massiccio.

Bilancio.

Quadratino	1 – antenna (40 metri circa filo rame del diametro di 2 millimetri + 4 isolatori carrucola + due bastoni)	L.	40 —
»	3 – condensatore fisso a mica da un decimo di millimicrofarad	»	5 —
»	3 – resistenza da 4 megaohm con supporto.	»	6 —
»	5 – pila anodica da 40 volt	»	20 —
»	8 – induttanza fissa da 200 microhenry	»	10 —
»	9 – condensatore variabile ad aria da 1 millimicrofarad	»	40 —
»	10 – supporto triodico universale	»	35 —
»	10 – triodo radio-micro....	»	50 —
»	12 – cuffia telefonica da 4000 ohm	»	50 —
»	15 – pila di accensione 4 volt	»	10 —
»	16 – reostato di accensione da 20 ohm per radio-micro	»	20 —
Conduttori di collegamento a spine (N. 15) e terminali da applicare ai morsetti (N. 40)		»	40 —
Voltmetro tascabile forma orologio per collaudi (2 portate: 5 volt e 50 volt)		»	30 —
	Totale..	L.	346 —

(1) La Pro Capri, richiamata dall'Enit, promise di occuparsi perchè il « lamentato, penoso inconveniente » sia eliminato.

Avvertenza... burocratica!!

Acquistare presso un ufficio postale il modulo di licenza radiofonica, riempirlo e spedirlo alla *Unione Radiofonica Italiana* (*U.R.I.*, Roma), concessionaria per le radio-diffusioni italiane, allegando vaglia corrispondente alle tasse da pagare (lire 75 una volta tanto e lire 90 canone annuo). Invece che alla sede in Roma si può far recapitare il tutto a qualche vicino rappresentante della *U. R. I.*

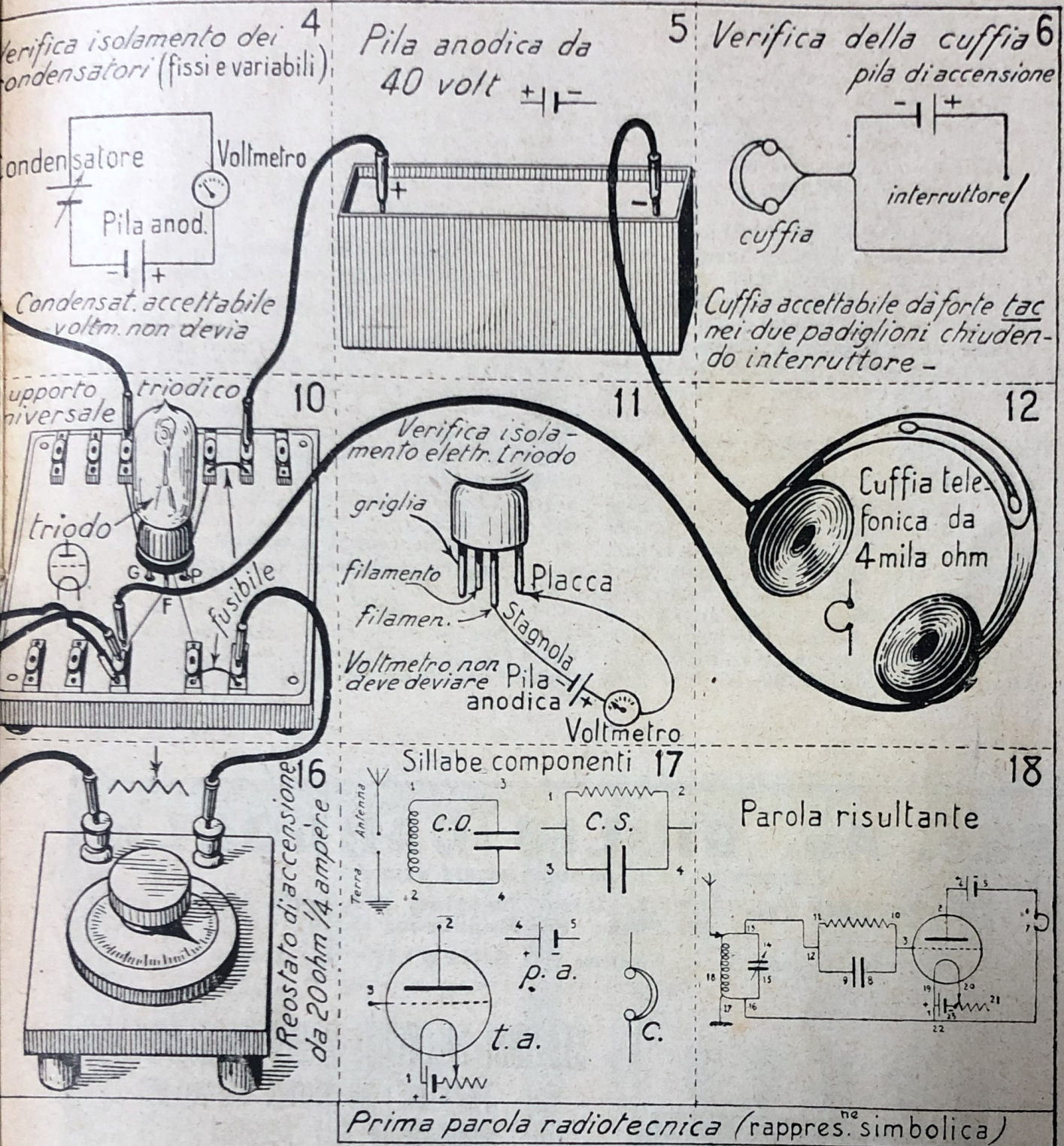
Avvertenza... evangelica!!

Non fare agli altri quello che non vorresti osse fatto a te.

E' assolutamente necessario nello sperimentare di evitare che l'antenna ricevente venga percorsa da corrente oscillatoria a radio-frequenza eventualmente generata nella stazione ricevente, altrimenti il radio-dilettante della casa accanto sarà assordato da un noiosissimo fischio che gli impedirà ogni ricezione.

Inconvenienti e consigli relativi all'antenna

(quadratino 1 della tabella).

Silenzio assoluto o quasi – Interruzione nel conduttore di antenna – Cattivo o nullo

contatto del filo di antenna al morsetto dell'induttanza – Saldatura nell'antenna mal fatta – Cattivo isolamento (eventualmente per isolatori umidi o ricoperti di polvere) – Antenna troppo lunga per la lunghezza d'onda da ricevere (non superare i trenta metri) – Corto circuito fra antenna e terra.

Ricezione intermittente – Contatti che si stabiliscono in modo intermittente in causa del vento o del passaggio per la strada di un veicolo pesante.

Consigli – Filo d'antenna: di rame o bronzo fosforoso (diametro almeno due millimetri) – Curare grandemente l'isolamento del passaggio attraverso al muro – Evitare che il filo di antenna corra lungo il muro o parallelamente ai fili della luce, della forza, dei telefoni e dei telegrafi – *Tanto più alta è l'antenna tanto meglio si sente – Tanto più piccola è la resistenza ohmica dell'antenna e tanto meglio si sente – Tanto più isolata è l'antenna e tanto meglio si sente* – La verifica dell'isolamento dell'antenna si fa collegando in serie: antenna-voltmetro-pila anodica-terra – Con buon isolamento il voltmetro non devia (oppure la lampada incandescente inserita al posto del voltmetro, che non si possiede, rimane spenta).

Inconvenienti e consigli relativi all'induttanza

(quadratino 8).

Silenzio assoluto o quasi – Interruzione della bobina (verifica analoga a quella del reostato; quadratino *16*) – Induttanza di valore troppo diverso dal voluto (ad esempio 20 microhenry oppure 2000 microhenry) – Falsi collegamenti degli estremi dell'induttanza ai relativi morsetti – Falsi contatti dei fili di collegamento ai morsetti dell'induttanza – Interruzione nei fili di collegamento – Cattivo isolamento fra spira e spira dell'induttanza (difetto di costruzione, oppure polvere depositatasi fra spira e spira) – Induttanza di filo troppo sottile (troppo resistente), che assorbe troppa energia alle oscillazioni in arrivo – Spire troppo addossate fra loro.

Inconvenienti e consigli relativi alla Terra.

(quadratino 14).

Terra – Può servire da terra: la tubazione dell'acqua, del gas, del termosifone, la ringhiera del balcone, ecc. Naturalmente la vernice isolante che ricopre la tubazione deve essere levata e il collegamento stabilito possibilmente con molle o *agrafes* analoghe a quelle che servono per fissare le pompe sulle biciclette. Migliore, cioè meno resistente (filo di terra di almeno due millimetri) è la terra e meglio si sente. Più il suolo è umido e meglio si sente.

Silenzio assoluto o quasi – Interruzione nel conduttore che va alla terra – Cattivo o nullo contatto del filo di terra al morsetto della induttanza oppure alla tubazione che fa da terra – Corto circuito (eventualmente per umidità fra antenna e terra: le correnti a radio-frequenza seguono naturalmente il percorso che presenta i minori ostacoli).

Inconvenienti e consigli relativi al condensatore shuntato

(quadratino 3).

Silenzio assoluto o quasi – Condensatorino in corto circuito (verifica come al quadratino 9) – Oppure di valore troppo diverso da quello indicato (troppo grande o troppo piccolo) – Resistenza interrotta o umida – Insufficiente contatto degli estremi della resistenza col metallo del supporto – Collegamenti ai morsetti illusori, imperfetti o intermittenti.

Inconvenienti e consigli relativi al condensatore variabile

(quadratino 9).

Silenzio assoluto o quasi durante la rotazione lenta e completa della manopola oppure a intervalli – Corto circuito fra le lamine del con-

densatore (pretendere il ricambio da chi l'ha venduto) – Collegamenti ai morsetti illusori, imperfetti o intermittenti – Condensatore troppo inferiore al millimicrofarad.

Verifica di un condensatore – Voltmetro, pila e condensatore vengono messi in serie – Perchè il condensatore sia accettabile l'indice del voltmetro non deve affatto deviare, mentre alla manopola del condensatore si fa compiere molto lentamente tutta la sua corsa.

Inconvenienti e consigli relativi alla pila di accensione

(quadratino 15).

Silenzio assoluto – Idem come al quadratino *11* (verificare col voltmetro scala 5 volt) – Contatti illusori – Interruzione nei fili di collegamento.

Silenzio relativo o ricezione debole che va gradatamente affievolendosi o ricezione intermittente – Idem come al quadratino 5).

Inconvenienti e consigli relativi alla pila anodica

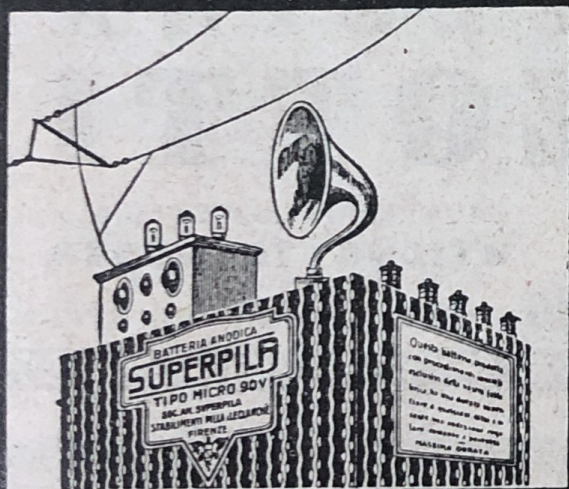
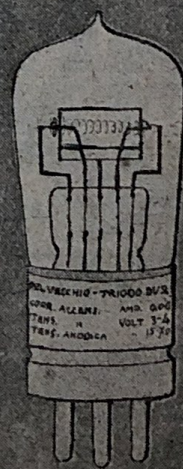
(quadratino 5).

Silenzio assoluto – Pila totalmente esaurita (verificare col voltmetro scala 50 volt) – Polo negativo collegato alla placca del triodo (è sempre il positivo che va collegato alla placca) – Contatti illusori fra i terminali dei fili di collegamento e i morsetti (stringere i morsetti e disossidare con carta vetrata le superfici che devono stabilire il contatto) – Interruzione nei fili di collegamento (verifica col voltmetro ed eventuale riparazione o sostituzione del filo deteriorato).

Silenzio relativo o ricezione debole o intermittente – Pila parzialmente esaurita – Contatti imperfetti o intermittenti.

Inconvenienti e consigli relativi al triodo radio-micro

(quadratino 10).

Avvertenze... finanziarie!! – Mettere tutta l'attenzione possibile nell'innesto del triodo sul relativo supporto. Basta ruotare il triodo di un quarto di giro, innestarlo erroneamente in modo da applicare al filamento (tenue come un invisibile capello, 14 micron, cioè circa un centesimo di millimetro) la alta tensione (o tensione anodica 50 volt), perchè il filamento venga fulminato con un danno immediato di almeno venticinque lire, perchè 25 lire costa la riparazione. Il triodo radiomicro ha un filamento delicatissimo, ed è rivestito da una *film* ancora più delicata, di spessori poco più che atomici. Tale *film* emette elettroni per la stessa temperatura in quantità assai più notevole del tungsteno, di modo che per avere lo stesso numero di

elettroni emessi al secondo può bastare una corrente elettrica riscaldante di circa 5 o 6 centesimi di ampere, cioè presso a poco 10 volte minore di quella delle valvole normali; per cui l'accumulatore resta finalmente abolito essendo più che sufficiente una pila. Tanto preziosa è questa *film* a base di torio e tanto caduca; basta spingere un po' troppo l'accensione, basta che il vuoto si alteri anche minimamente o la tensione anodica salga e permanga per un certo tempo a valori troppo elevati, perchè la *film* si distrugga, inutilizzando il più delle volte il triodo stesso, anche se il filamento non è bruciato.

La rigenerazione della *film*, il riaffioramento alla superficie del filamento non è sempre facile nè possibile.

Il triodo è l'anima, il cuore del ricevitore: guai se ha difetti. Acquistate sempre triodi di buona marca.

Silenzio assoluto si ha quando il filamento è spento (verificare il circuito d'accensione secondo quanto è detto ne *Le Vie d'Italia*, agosto 1925, pag. 941). Quando gli elettrodi (filamento, griglia, placca) sono in corto circuito, magari attraverso lo zoccolo (zoccolo umido) – Per falso contatto di qualcuno dei quattro pioli dello zoccolo con la relativa sede del supporto triodico (basta colla lama di un temperino allargare il piolo).

Ricezione imperfetta o intermittente o che va affievolendosi si ha, oltre che per cattivi contatti, pel cattivo grado di vuoto del triodo (in tal caso applicando una tensione anodica di 200 volt, anche per un solo istante, compare una leggera nuvola bluastra nell'interno del triodo stesso) – Oppure perchè l'isolante dello zoccolo o il supporto triodico è ricoperto d'un leggero strato di umidità (o polvere) od anche perchè il filamento, che si allunga una volta acceso, va a toccare la griglia, oppure perchè la griglia è collegata col negativo invece che col positivo della batteria d'accensione. Spesso basta spostare semplicemente il cursore del reostato di accensione oppure disinnestare il triodo e riinnestarlo perchè la ricezione sia migliorata.

La verifica dell'isolamento degli elettrodi del triodo si fa come al quadratino *11*. Si fa la serie: un capo del filamento-fusibile (strisciolina di stagnola di protezione) pila anodica - voltmetro o lampada - conduttore a freccia. Colla punta di tale conduttore si fa contatto prima colla griglia e poi colla placca.

Il voltmetro non deve deviare. Lo stesso deve succedere tra griglia e placca.

I fusibili (a striscioline sottilissime di stagnola) sono consigliabili per la protezione del filamento del triodo.

Inconvenienti e consigli relativi al reostato di accensione

(quadratino 16).

Silenzio assoluto – Reostato interrotto (in tal caso il triodo non si accende – Verificare col voltmetro scala 5 volt come a pag. 493 *Le Vie d'Italia*, agosto 1925) – Contatti illusori ai morsetti o interruzione nei fili di collegamento (provvedere come al quadratino *II*).

Silenzio relativo o ricezione debole o intermittente – Contatti imperfetti o intermittenti – Pressione variabile a seconda della posizione della molla del cursore sul filo del reostato – Reostato di valore troppo piccolo (ad esempio un ohm) o troppo grande (ad esempio mille ohm) – Filamento non acceso, cioè circuito di accensione che non si chiude o caduta di tensione troppo forte attraverso la porzione di reostato inserita – Corto circuito di una porzione del reostato – Falsi contatti dei terminali del reostato ai relativi morsetti.

Inconvenienti e consigli relativi alla cuffia telefonica

(quadratino 12).

Silenzio assoluto – Interruzione o corto circuito nel cordone di cuffia – Interruzione o corto circuito negli avvolgimenti o bobine che stanno racchiuse nei due padiglioni (interruzioni e corti circuiti si verificano mettendo la cuffia alle orecchie e collegandone i due capi, l'uno col positivo e l'altro col negativo della pila di accensione; se non vi sono interruzioni nè corti circuiti si ode un forte *tac* uguale nei due padiglioni).

Silenzio relativo (*debole o intermittente*) – Cordone umido – Contatti imperfetti o intermittenti – Membrane rotte – Calamite entro i padiglioni scalamitate. **A. B.**

Una importante riunione all'E.N.I.T. per il coordinamento dell'insegnamento professionale alberghiero.

Il 3 luglio scorso, ad invito della Direzione Generale dell'E.N.I.T., si riunirono in Roma i rappresentanti delle Scuole alberghiere esistenti in Italia allo scopo di studiare il coordinamento delle finalità e dei mezzi delle singole scuole. Alla riunione, che fu aperta dal Presidente dell'E.N.I.T. On. Rava, parteci-

parono i rappresentanti dei Consigli di Vigilanza e delle Direzioni delle scuole alberghiere di Civitavecchia, Montecatini, Rapallo, Milano, Torino, il Prof. Oberdorfer per l'E.N.I.T., il Gr. Uff. Bonardi del Ministero dell'Economia Nazionale, l'Avv. Pirani Segretario Generale dell'A.I.A., i Vice Direttori Generali della N.G.I. Prof. Contesso e Dott. Duodo, un rappresentante del Comune di Roma, ecc.

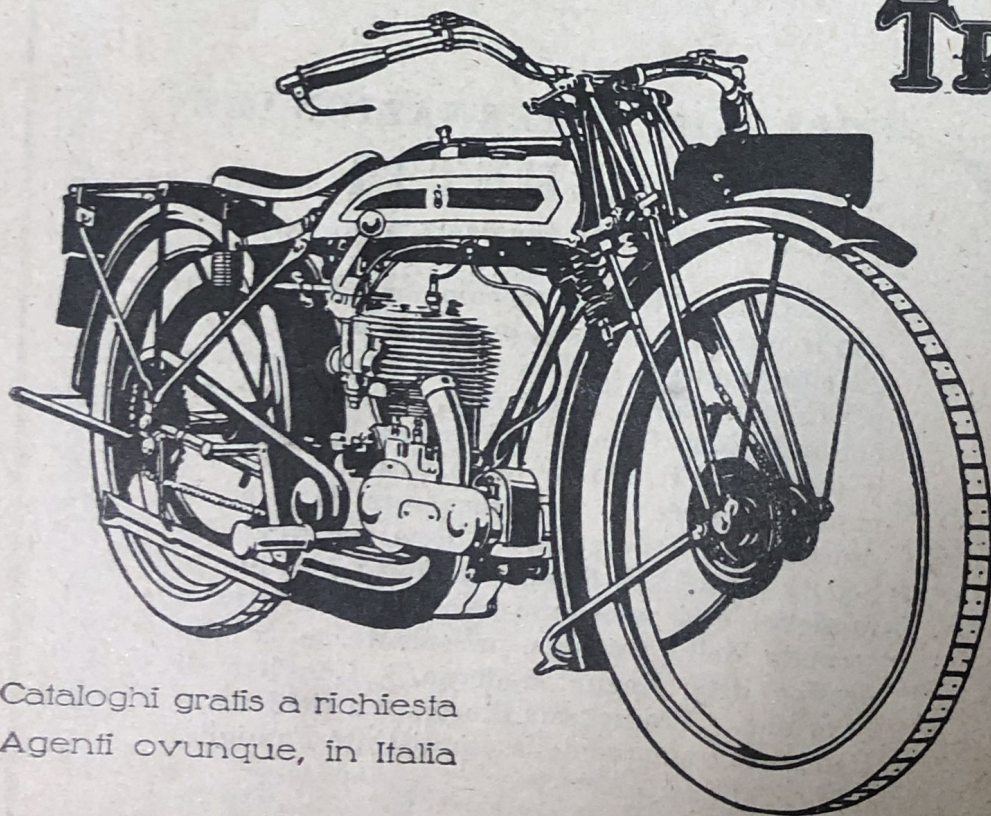
Le discussioni che si svolsero animate ed esaurienti portarono alla fissazione dei seguenti criteri di massima, che dovranno essere tenuti presenti dall'E.N.I.T., sommo moderatore dell'insegnamento professionale alberghiero in Italia:

CORSI E SCUOLE PER APPRENDISTI D'ALBERGO. – E' stato approvato il programma ideato dal Touring per la preparazione del personale «di truppa» degli alberghi, programma che con l'aiuto dell'E.N.I.T. e della Sez. Lombarda dell'A.I.A. ha ottenuto felice attuazione. Rimane stabilito che nelle località a ciò particolarmente indicate verranno istituiti dei *Corsi di avviamento* da tenersi presso delle 6ᵉ e 7ᵉ classi di civiche scuole, come ne esistono attualmente a Milano, Como ed Arona e sono allo studio nella regione dell'alto novarese (Borgomanero e, forse, Orta). Il Comune di Roma intende col prossimo anno aprire una 6ª classe avente carattere d'avviamento alla professione alberghiera.

Dopo aver frequentato un biennio di corsi di avviamento i giovani meritevoli verranno introdotti negli alberghi delle maggiori città in qualità di apprendisti e, nelle ore libere dal servizio, frequenteranno, durante il prescritto biennio di apprendistato, le *scuole professionali per apprendisti d'albergo*. Di queste, come è noto, ne esiste una a Milano, organizzata dal Touring col concorso dell'E.N.I.T. e della Sezione Lombarda dell'A.I.A. A Roma, a partire dall'anno scolastico 1927-28, ne dovrà sorgere una per raccogliere gli allievi promossi dal biennio preparatorio precitato. Il convegno ha espresso il voto che in una città dell'Alta Italia (Torino o Venezia) sorga un'altra di tali scuole per personale «di truppa» allo scopo di poter aumentare il numero dei corsi preparatori nelle regioni che dànno largo reclutamento alla professione alberghiera, senza urtare nelle difficoltà inerenti al collocamento negli alberghi di tali giovani durante il loro servizio di apprendisti.

Il convegno ha stabilito che l'ammissione alle scuole professionali per apprendisti sia in massima riserbata agli allievi promossi dai corsi preparatori, salvo, qualora vi siano posti disponibili, ammettere altri giovani aventi cultura generale e specifica equipollente a quella dei licenziati dai corsi elementari predetti.

Il Comune di Roma si è poi fatto iniziatore di *Corsi per maestranze d'albergo* che si inizie-

AMMORTIZZATORE DI COLPI
Hartford

ranno col prossimo anno scolastico, si svolgeranno in base alle norme stabilite dal R. D. 31 ottobre 1923 ed ai quali saranno ammessi giovani lavoratori d'albergo già in servizio, secondo speciali norme che sono allo studio presso l'Ufficio Istruzione del Municipio di Roma.

Scuole pratiche dell'albergatore – Il personale che nell'albergo occupa posizione di carattere direttivo (segretari ed impiegati della Direzione) deve avere un reclutamento ed una preparazione speciale. Solo raramente i giovani apprendisti potranno, ultimati con profitto i due corsi della scuola ad essi dedicata, essere ammessi ad una scuola pratica dell'albergatore, così come nella gerarchia militare solo in minima parte possono i sottufficiali aspirare alla ammissione nelle scuole per la preparazione degli ufficiali.

Per l'ammissione a questo tipo di scuole occorrerà la licenza di Istituto tecnico inferiore, titolo equipollente o grado di coltura equivalente, da comprovarsi mediante esame. Dette scuole saranno di due tipi:

a) *Scuola nazionale* e cioè direttamente gestita dall'E.N.I.T. Avrà caratteristiche di albergo-scuola e durata, se possibile, di due semestri. Sorgerà a Roma o nelle vicinanze della città;

b) *Scuole regionali*, organizzate da Enti ed Associazioni locali col concorso dell'E.N.I.T. Esse avranno ordinamento consimile a quello della Scuola Nazionale e l'E.N.I.T. eserciterà come per il passato, un controllo didattico-amministrativo intorno al funzionamento delle scuole stesse. Le scuole di Montecatini, Rapallo, Torino, vengono classificate in tale categoria.

Scuole per personale alberghiero di bordo. – La Navigazione Generale Italiana si è fatta promotrice di una serie di provvedimenti relativi al miglioramento del personale che a bordo dei proprî piroscafi esercita funzioni di carattere alberghiero. Le necessità di un servizio sempre più perfetto, specie nelle classi di lusso dei maggiori transatlantici — che stanno per aumentare di numero e di importanza — impongono l'adozione di provvedimenti tendenti a rendere tecnicamente sempre meglio adatto il personale adibito a tali servizi. La N.G.I., dopo accordi presi col T.C.I., ha pertanto stabilito: *a*) di promuovere col prossimo anno scolastico l'apertura presso le civiche scuole di Genova di una classe 6ª con insegnamenti integrativi aventi carattere di avviamento alla professione alberghiera di bordo (tipo Touring, per intenderci); *b*) di accogliere fra i proprî addetti, compatibilmente con le possibilità di assunzione, giovani licenziati sia dalle scuole per apprendisti come dalle scuole pratiche dell'albergatore; *c*) di aprire, a partire

dall'anno scolastico 1927-28, una *Scuola professionale per apprendisti dei servizi alberghieri di bordo* alla quale saranno ammessi i giovani promossi dai corsi di avviamento.

Infine per il miglioramento del personale già in servizio la N.G.I. provvederà alla istituzione di corsi varî di perfezionamento mentre curerà una larga distribuzione fra il proprio personale della seconda edizione del *Manuale dell'Industria Alberghiera del T.C.I.*, che conterrà larghi cenni sulla organizzazione del servizio alberghiero di bordo.

Personale di cucina. – E' stata da tutti riconosciuta l'opportunità che sorga in Italia una *Scuola nazionale per cuochi*, alla quale possano essere ammessi i giovani licenziati dalle scuole professionali per apprendisti od altri giovani aspiranti alla carriera di cucina. Poichè però la organizzazione ed il funzionamento della scuola non può non rappresentare un onere notevole, data la indispensabile gratuità assoluta della frequenza e la necessità di consumare in misura ingente dei materiali costosi, si è dato incarico all'A.I.A. di studiare le possibilità pratiche per l'attuazione dell'importante iniziativa.

L'A.I.A. ha annunciato ai convenuti, i quali ne presero atto con piacere, che nel regolamento per la gestione dell'Ufficio Paritetico Nazionale di collocamento è stata stabilita una percentuale sulle somme incassate da quell'Ufficio sia dai datori di lavoro come dal personale d'albergo e mensa per sopperire ai bisogni dell'istruzione professionale alberghiera. Tale somma, che potrà essere ingente, se posta a disposizione della nuova scuola per cuochi e delle altre scuole già esistenti assicurerà all'insegnamento alberghiero in Italia l'indispensabile «ossigeno».

Insegnamento superiore. – Il rappresentante dell'A.I.A. ha anche prospettato ai partecipanti al convegno la opportunità di provvedere alla preparazione del personale direttivo delle grandi aziende alberghiere. Ormai in Italia organismi del genere sono sorti e sorgono in numero notevole e per assicurare il loro funzionamento occorre poter disporre di funzionari che posseggano una preparazione non meno accurata di quella che è richiesta, ad esempio, per disimpegnare mansioni direttive in una grande banca.

Il convegno, mentre ritenne il problema degno d'esser studiato per trovare una pratica soluzione, fu d'avviso che, anzichè una scuola apposita, dovrebbesi istituire uno o più corsi di preparazione turistico–alberghiera presso qualche nostro Istituto superiore di Commercio. Tali corsi potrebbero avere carattere di insegnamento facoltativo durante l'anno o di perfezionamento e integrazione post-scolastica.

Ammissione alla Scuola pratica dell'Albergatore in Bagni di Montecatini.

La Scuola pratica dell'Albergatore, istituita dall'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche d'accordo con il Comune di Bagni di Montecatini, si riaprirà il 5 Novembre 1925 per il corso di abilitazione alla carriera alberghiera della durata di 6 mesi.

Gli alunni verranno alloggiati all'Albergo Tamerici, che fungerà da Albergo-Scuola e dove si svolgeranno le esercitazioni pratiche (servizio d'Amministrazione, di sala e dei piani, di cucina) che accompagneranno passo passo le lezioni teoriche e le integreranno.

Per l'ammissione alla Scuola è richiesto uno dei seguenti titoli: Licenza tecnica o complementare o certificato di compiuto triennio di scuola commerciale di grado equivalente, promozione dalla 3ª alla 4ª classe ginnasiale o altro titolo di studio equipollente. Età dai 17 ai 22 anni. I candidati sforniti di titoli di studio dovranno sostenere un esame d'ammissione secondo il programma prescritto dal Ministero per l'ammissione alle Scuole Commerciali (nuovo tipo).

Per l'iscrizione al Corso dovrà essere rimessa alla Scuola Commerciale di Bagni di Montecatini regolare domanda in carta semplice, corredata da certificato di nascita, attestato di buona condotta rilasciato dal Sindaco del Comune ove l'interessato attualmente dimora, attestato di sana costituzione fisica, titoli di studio, e l'importo della tassa d'iscrizione e frequenza, fissato in L. 180.

La retta del Convitto è di L. 550 mensili pagabili anticipatamente. La Direzione, su giudizio del Consiglio di Vigilanza, ha il diritto di dimettere in qualsiasi momento gli allievi che non dimostrassero attitudine alla carriera d'albergo. Gli allievi che per qualsiasi ragione interrompessero il corso, non hanno diritto ad alcun rimborso di tasse e di quote mensili già versate. Le iscrizioni si ricevono presso la sede della Scuola Commerciale e presso quella della Scuola Pratica dell'Albergatore dal 1° Ottobre.

Per tutte le informazioni, rivolgersi alla Direzione della Scuola, in Bagni di Montecatini

Le nuove costruzioni della Marina mercantile italiana.

I cantieri italiani hanno ormai ripreso la propria attività per assicurare alla flotta

La costruzione della grande turbonave *Roma* della N. G. I. nei Cantieri Ansaldo di Sestri Ponente.

mercantile del nostro Paese nuove e potenti unità destinate al traffico transoceanico.

La *Navigazione Generale Italiana*, che fa costruire i proprî piroscafi unicamente da

La posa della chiglia d'una motonave *Cosulich* nei Cantieri di Monfalcone.

cantieri italiani, ha in avanzata costruzione presso i Cantieri Ansaldo di Sestri Ponente un grande transatlantico di lusso che si chiamerà *Roma*. Avrà oltre 30.000 tonnel-

late di stazza lorda, azionato da motori a turbina a quattro eliche, a combustione liquida, dotato di una velocità di circa 22 miglia orarie. Esso trasporterà oltre 300 passeggeri di classe di lusso, 400 di seconda, 300 di seconda economica, 700 di terza, tutti sistemati in cabina.

La fotografia che pubblichiamo mostra in quale avanzato stadio di lavorazione sia il piroscafo; esso sarà varato entro il 1925 e nel settembre 1926 entrerà in linea, a fianco del *Duilio*, per i servizi di lusso col Nord America.

Allo stesso cantiere la *N. G. I.* ha commesso un altro transatlantico del tipo del *Roma*, l'*Augustus*, che, per essere azionato a motore Diesel anzichè a turbina, sarà il più grande transatlantico del tipo nel mondo. Sarà destinato, a fianco al *Giulio Cesare*, ai servizi di lusso verso il Sud America: entrerà in linea nel 1927.

Accanto a questi colossi la *N. G. I.* intende mettere in linea motonavi di 15.000 tonnellate, con 15 miglia orarie di velocità con adattamenti per passeggeri in cabina e di 3ª classe destinati alle linee dell'Australia, dell'America Centrale e del Pacifico. Due motonavi di tale tipo sono state ordinate al Cantiere di Baia.

Anche la *Cosulich* ha impostato due nuove motonavi nei Cantieri Cosulich di Monfalcone. Esse avranno un dislocamento di 26.000 tonnellate e saranno azionate da due motori a combustione liquida, capaci di sviluppare una forza complessiva di 24.000 HP.

Nella fotografia che riproduciamo si possono notare gli apprestamenti per la posa della chiglia. La « fondazione » delle due nuove unità avvenne verso la fine dello scorso maggio.

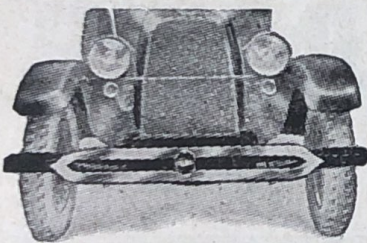
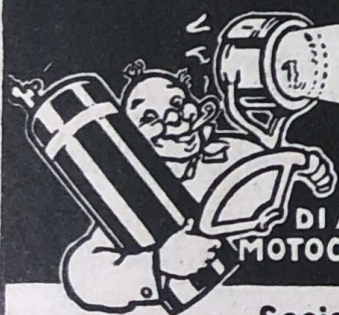
Una statistica delle grotte carsiche.

L'attività della Commissione Grotte della Società Alpina delle Giulie si svolge da tempo con una magnifica costanza. Il Cav. Boegan che ne è il Presidente sta, insieme col nostro Presidente L. V. Bertarelli, raccogliendo gli elementi per una pubblicazione riassuntiva del lavoro d'esplorazione compiuto in quaranta anni dalla S. A. G. Sarà un volume di grandissimo interesse turistico e scientifico edito dal Touring.

La preparazione comincia a fornire dati notevoli e curiosi. L'ultimo numero delle « Alpi Giulie », il bel periodico dell'Alpina, contiene questa statistica:

« Il numero delle grotte conosciute finora, giugno 1925, ascende a ben 1836, delle quali per ben 1348 si posseggono i relativi rilievi altimetrici e planimetrici.

Su 1836 cavità sotterranee della Venezia Giulia mancano perciò, tuttora, i dati topo-

metrici, o per lo meno sono incompleti, per 488 grotte. Quelle conosciute vanno suddivise, a seconda della loro profondità, nel seguente modo:

cavità fino a 10 m.	302
» da 10 a 15 m.	476
» » 25 » 50 »	318
» » 50 » 100 »	177
» » 100 » 150 »	51
» » 150 » 200 »	11
» » 200 » 250 »	8
» » 250 » 300 »	2
oltre 300 m.	3
Totale	1348

Per quanto riguarda il loro sviluppo orizzontale le 1348 cavità sotterranee vanno suddivise, giusta i rilievi eseguiti, per la rispettiva lunghezza, secondo il seguente specchietto:

cavità fino a 10 m.	525
» da 10 a 25 m.	372
» » 25 » 50 »	176
» » 50 » 100 »	116
» » 100 » 200 »	87
» » 200 » 300 »	39
» » 300 » 400 »	13
» » 400 » 500 »	5
» » 500 » 600 »	5
» » 600 » 700 »	2
» » 700 » 800 »	1
» » 800 » 900 »	1
» » 900 » 1000 »	—
oltre 1000 m.	6
	1348

Da un sommario computo risulta che lo sviluppo totale delle cavità carsiche della Venezia Giulia finora conosciute, raggiunge una estensione di oltre un centinaio di chilometri ».

Un Ufficio Meteorologico nei Campi Flegrei.

Col concorso dell'Ufficio Centrale di Meteorologia e Geofisica di Roma è stato inaugurato l'Osservatorio Meteorologico dei Campi Flegrei ad Agnano, nelle immediate vicinanze del nuovo Stabilimento Termale e presso le antiche Terme Imperiali Romane. Esso è uno dei più perfetti d'Europa e renderà segnalati servigi per lo studio della Climatologia di Agnano e del Golfo di Napoli.

Fonte Avellana.

Il Superiore dello storico Monastero di Fonte Avellana rende noto che essendo stata ristabilita la clausura per disposizione dei Superiori Maggiori dell'Ordine, non si accettano più, come per il passato, nè escursionisti nè villeggianti a pensione, fatta eccezione per i soli ecclesiastici.

I canali di Chioggia.

Non tutti quelli che visitano Venezia vanno anche a Chioggia, ma tutti quelli che vi sono andati non dimenticano facilmente l'aspetto caratteristico della piccola graziosa città a

cui la comica vivacità del Goldoni ha dato anche il riflesso di un'arte immortale.

Chioggia è proprio di quei piccoli luoghi che si desidererebbe come altri maggiori, Bergamo (la città alta) o Pienza, o certi tratti di Perugia, e la lista sarebbe lunghissima se si volesse continuare, che restassero immutati nei tempi. Per quanto il cresciuto bisogno di rapide comunicazioni possa indurre a sacrificare qualche parte delle loro bellezze, dove appena sia possibile di risparmiarlo, lo si dovrebbe fare nell'interesse stesso di quei centri abitati.

Ora un pericolo ha minacciato in questi giorni l'integrità di Chioggia: nientemeno che si abbattessero i ponti e s'interrasse il pittoresco canal Vena. Il Touring, avvisato dal suo egregio Console signor Silvio Ravagnan, di tale possibilità, si interessò immediatamente presso l'egregio Sovrintendente all'arte medioevale e moderna di Venezia, Comm. Fogolari, e presso la Direzione Generale delle Belle Arti invocando l'applicazione della legge per la protezione del paesaggio. Riceviamo con piacere assicurazione che il pericolo è deprecato, il che ci lascia sperare che ugual sorte toccherebbe a qualunque progetto che, senza presentare carattere di assoluta necessità, mirasse a turbare il poetico aspetto della graziosa cittadina.

Lo sviluppo dell'aeronautica secondo la stampa americana. — La stampa degli S. U. osserva che nel bilancio per l'Esercito presentato al Parlamento durante il mese di gennaio u. s., è stanziata la somma di dollari 4.400.000 per l'acquisto di aeroplani all'infuori di dollari 2.150.000 per contratti già autorizzati in precedenza. Con queste somme potranno essere acquistati circa 268 nuovi aeroplani, che saranno principalmente usati nelle scuole. Il Ministero della Guerra infatti ritiene che la questione più urgente del Servizio Aereo sia appunto l'allenamento del personale. La somma destinata agli apparecchi servirà anche per un altro scopo importante, cioè per incoraggiare i costruttori a non trascurare l'industria aerea e mantenere così in vita almeno dei nuclei di maestranze capaci di sviluppare la costruzione di un grande numero di apparecchi in caso di necessità.

Le piccole somme assegnate fino ad oggi non sono state sufficienti ad impedire la chiusura

di molti stabilimenti di costruzione. Per esempio, il signor Douglas, costruttore degli aeroplani che eseguirono il giro del mondo, ha recentemente chiuso il suo stabilimento per un anno per mancanza di affari.

Il primo cinematografo volante. — Un recente numero del *Daily Mail*, dava notizia di uno spettacolo cinematografico che doveva aver luogo prossimamente per la prima volta nella sala di passeggeri di un velivolo durante un volo alla velocità massima. L'esperimento è destinato ad alleviare la noia dei lunghi viaggi aerei attraverso l'Europa.

Sarà usato allo scopo uno dei grandi velivoli *W. 8 Rolls-Royce* dell'Imperial Airways, capace di trasportare 14 passeggieri.

Il pilota belga Thieffry al Congo. — Il pilota belga Thieffry e i suoi due passeggieri, che partirono da Bruxelles il 12 febbraio u.s., hanno raggiunto la loro meta, Kinshasa, nella colonia del Congo. La rotta passò per Digione, Perpignano e Orano in Algeria; fu poi sorvolato il deserto del Sahara e venne raggiunto il Congo attraverso il Lago Tschad. La spedizione dovette superare numerose difficoltà e fare molti atterramenti forzati. Il volo, compiuto su apparecchio belga, si proponeva di dimostrare la possibilità di una comunicazione aerea diretta fra Bruxelles ed il Congo.

GAVROCHE – *La Santa Città* (*Il libro del pellegrino a Roma*) – Società Diocesana « Buona Stampa », Milano, 1925: L. 5.

Tra le pubblicazioni di occasione per l'Anno Santo questa è probabilmente la più appassionata e la più sentita; non le manca il tono apologetico e talvolta, non del tutto opportunamente, polemico. Dato il particolare punto di vista di voler essere la Guida del Pellegrino, vi si trova una voluta sperequazione degli argomenti, la quale può sembrare eccessiva, perchè non si comprende come si possano passare del tutto sotto silenzio la Galleria Borghese, il Museo di Villa Giulia, la Galleria Corsini. Diremmo anche che l'autore, che è un facile e brioso scrittore, non ha visitata Roma da almeno tre lustri; altrimenti non sappiamo spiegarci come si indichino tuttora il portone di bronzo e la Scala Regia quali accessi alla Cappella Sistina e alle Stanze di Raffaello, come si parli ancora della Pinacoteca Vaticana allogata nelle quattro sale del

terzo piano del palazzo, come si accenni alla Galleria di Arte Moderna nel Palazzo delle Belle Arti di Via Nazionale. Vi è anche una soverchia faciloneria... topografica, come il dire che il Palazzo Farnese è in piazza Campo dei Fiori e che la chiesa di S. Giovanni dei Fiorentini si trova lungo il Corso Vittorio Emanuele, e storica, come l'affermazione che il Pantheon fu dedicato a Giove Ultore.

WAGNER R. O. – *La Suisse.* – Ediz. ufficiale 1925-26, Touring Club de Suisse, 94 carte, 22 piante di città, 1 carta itineraria d'assieme, 274 pag. di testo con numerosi schizzi in nero.

La nota pubblicazione edita dal Touring Club Suisse e il cui interesse per ogni turista che debba viaggiare per quelle regioni è notevole, è giunta alla 12ª edizione nella quale notevoli aggiunte sono state fatte rispetto alle precedenti. Soprattutto vi furono aggiunte carte di regioni turistiche importanti mentre tutte le notizie sono state sottoposte a accurate revisioni da parte del redattore O. R. Wagner.

LANCIA S. – *Notizie sul gruppo del Monte Cairo.* – Tip. Ed. Romana, Roma 1924, pag. 45, 1 cartina e 8 ill.

Il volumetto non ha soltanto interesse dal punto di vista turistico ma anche da quello storico, artistico e geologico. Posto com'è a mezza strada tra Roma e Napoli questo gruppo montano meriterebbe davvero d'essere più frequentato dai turisti.

PISTORIO M. – *Dall'Etna al Cadore.* – Propr. dell'Autore, Castelbuono (Palermo) 1922, pag. 177: L. 7,50 (per i Soci del T.C.I.: L. 5,50).

Interessante diario di guerra notevole anche per le notizie che contiene intorno alle località del Cadore in cui combattè l'Autore.

BUFFONI F. – *Il Motociclo moderno.* – II ediz. – Casa Edit. « Motociclismo », Milano, 1925, pag. 362, numerose ill. e tavole fuori testo: L. 10.

Abbiamo già segnalata la prima edizione di questo manuale che è certo uno dei pochi in lingua italiana che si occupino di motociclismo. E' redatto da un tecnico di valore, in forma piana però ed a tutti accessibile. Nella nuova edizione furono aggiunte molte illustrazioni, una tabella delle cilindrate, una tavola dimostrante le operazioni che occorre compiere per mettere in fase il motore. Un capitolo speciale tratta delle biciclette a motore. Tutti i carburatori usati per motocicli sono descritti e illustrati con nozioni per la messa a punto.

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile: DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.

Stampa: *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

MODIANO - MILANO